This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

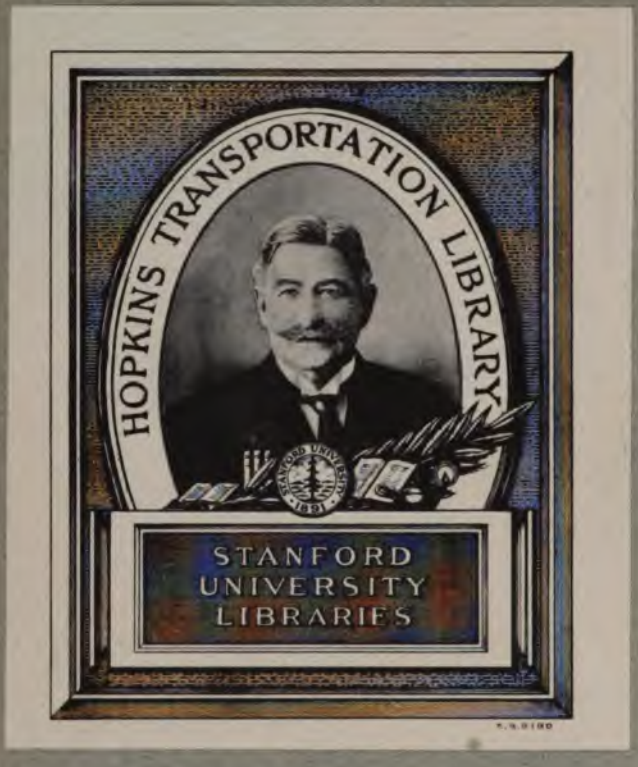
- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`


HOPKINS TRANSPORTATION LIBRARY
STANFORD
UNIVERSITY
LIBRARIES

810 Broadway
NEW-YORK.

Perl', L.

РЕФОРМА

ПАССАЖИРСКИХЪ ТАРИФОВЪ.

ИЗСЛѢДОВАНІЕ

Л. ПЕРЛЯ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Братьевъ Шумахеръ, В. О., Тучковъ пер. № 1.

1892.

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.
H. 4113.

Министерствомъ Финансовъ поручено мнѣ изслѣдовать предпринятую Венгерскимъ Правительствомъ реформу пассажирскихъ тарифовъ, съ цѣлью выясненія степени пригодности ея для русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

При исполненіи этого порученія, я пришелъ къ убѣжденію, что изслѣдованіе одной лишь венгерской тарифной системы не достаточно для выясненія вопроса о реформѣ пассажирскихъ тарифовъ вообще, тѣмъ болѣе, что и въ другихъ государствахъ Европы таковые или уже преобразованы, или же находятся на пути къ этому преобразованію. Поэтому, для представленія возможно полнаго обзора этого дѣла, мнѣ пришлось изучать его отчасти на мѣстѣ, отчасти же при помощи спеціальной литературы и оффиціальныхъ источниковъ.

Результатомъ этого изученія и является настоящій трудъ.

ИСТОЧНИКИ.

Annalen für Gewerbe und Bauwesen F. C. Glaser. Berlin 1891.

Archiv für Eisenbahnwesen, Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1885/92.

Baume, Charles. Les tarifs par zones. Paris 1890.

Bilinsky, Dr. Leon von. Ueber die Reform der Personentarife auf den Oesterreichischen Eisenbahnen (Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffe. Wien 1891).

Blanc, Ferd. Zur Personentarifreform. (Oestr. Eisenb. Zeitung 1891.)

Brandon, Raphael. Railway and the Public. London 1868.

Cohn, Gustav. Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik. Leipzig 1875.

Compte rendu général du Congrès international des chemins de fer. Bruxelles 1890.

Direction des chemins de fer Hongrois. Le tarif par zones et ses résultats. Budapest 1892.

Engel, Dr. Eduard. Eisenbahnreform. Jena 1891.

Encyklopaedie des gesammten Eisenbahnwesens Dr. Roell. Wien 1890.

Farner. Denkschrift des Schweizer Eisenbahndepartements. Ueber die Reform der Personentarife. Bern 1890.

Galt, William. Railway reform, its expediency and practicability considered. London 1843.

Galt, William. Railway reform. London 1848.

Gaseta dos caminhos de ferro de Portugal e Hespanna. Lisbon 1891/2.

Goschler, Ch. Traité pratique de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer. Paris 1868.

Herzka, Dr. Theodor. Das Personenporto. Wien 1885.

Hoffmans, Lorenz. Ist der Engelsche Zonentarifvorschlag durchführbar? Berlin 1891.

Journal des transports, Le. Averous, Charles. Paris 1891.

Koupka, P. F. Americanische Eisenbahnen. Wien 1877.

Launhard, W. Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen. Berlin 1890.

Leroy-Beaulieu, Paul (Economiste français 1891).
Loisel, Félix. Annuaire spécial des chemins de fer Belges 1890.
Markfoy. De l'abaissement des tarifs. Paris 1863.
Moniteur des intérêts materiels. Bruxelles 1891/2.
Odrich, Otto. Zur Reformfrage des Personentarifs der Eisenbahnen in Deutschland. Hamburg 1891.
Perrot, Dr. Franz. Reform des Eisenbahntarifwesens im Sinne des Passagier-Portos. Rostock 1869.
Perrot, Dr. Franz. Die Eisenbahnreform. Rostock 1871.
Picard, Alfred. Traité des chemins de fer. Paris 1859.
Pontzen, Ernest. Das Eisenbahnwesen in den Vereinigten Staaten von America. Wien 1877.
Revue générale des chemins de fer. Paris 1887/92.
Саловъ, Вас. Вас. Быстрота желѣзнодорожныхъ сообщеній (Журн Мин. Пут Сообщ. 1891).
Schaeffle, Dr. Albert. Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirthschaft. Tübingen 1863.
Schwabe, H. Ueber das englische Eisenbahnwesen. Wien 1877.
Statistical Abstracts of the United States 1887.
Statistic Misc. for the United Kingdom 1875/90.
Statistique des chemins de fer de l'Europe pour l'année 1882. Wien 1885.
Statistik der Eisenbahnen Deutschlands (Reichseisenbahn - Amt) 1887/1889.
Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen der oesterr.-ungarischen Monarchie 1886/1889.
Statistik der Schweizerischen Eisenbahnen 1887/88.
Статистическій Сборникъ Министерства Путей Сообщенія 1889/90.
Тарифы желѣзн. дорогъ разныхъ Государствъ.
Ulrith, F. Traité général des tarifs des chemins de fer. Paris 1890.
Wagner, Dr. Adolph. Lehrbuch der Finanzwissenschaft. Leipzig u. Heidelberg 1871.
Wie soll tarifirt werden? Beitrag zur Lösung der Frage der Personentarifreform. Wien, Pesth, Leipzig.
Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt. Wien 1887/92.
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin 1884/1892.
Zeitung, Oesterreichsche Eisenbahn-. Wien 1884/92.

I.

	Страница.
Основныя предложенія реформъ пассажирскихъ тарифовъ	1—12
Гальтъ	1
Наполеонъ III	2
Брандонъ	3
Маркфоа	3
Бельгія	3
Перротъ	6
Франція	7
Герцка	8
Энгель	9

II.

Разсмотрѣніе цѣлесообразности предложенныхъ тарифныхъ реформъ	13—50
Одноплатный тарифъ	13
Результаты реформы почтовыхъ тарифовъ въ Англіи и Америкѣ	14
Примѣненіе принципа почтоваго тарифа къ перевозкѣ пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ	14
Главнѣйшія предположенія реформаторовъ	16
Высота пассажирскихъ тарифовъ	19
Размѣры эксплоатаціонныхъ расходовъ	23
Утилизація вмѣстимости подвижнаго состава	26
Увеличеніе скорости движенія поѣздовъ	28
Процентное отношеніе числа пассажировъ отдѣльныхъ классовъ къ общему числу ихъ	29
III классъ скорыхъ поѣздовъ	30
III классъ курьерскихъ поѣздовъ	30
Результаты перевозки пассажировъ III класса въ курьерскихъ поѣздахъ въ Англіи и Франціи	31
Предложеніе IV отд. Парижскаго Конгресса	34
Упраздненіе вагоновъ I и II классовъ на нѣкоторыхъ англійскихъ жел. дорогахъ	35
Результаты пассажирскаго движенія на англійскихъ жел. дорогахъ	36
Переходъ пассажировъ изъ вагоновъ низшаго въ вагоны высшаго класса	39
Принципы образованія пассажирскихъ тарифовъ	40
Поясной тарифъ	43
Градаціонные тарифы	43
Подраздѣленіе сообщеній	44
Установленіе билетовъ для круговыхъ путешествій	47
Допущеніе вагоновъ III кл. въ скорыхъ поѣздахъ	47
Безплатная перевозка обусловленнаго количества багажа	47
Тарифъ на перевозну багажа	50

III.

Страница.

Пассажирскіе тарифы. Проектированныя и частью осуществленныя тарифныя реформы . . . . . 51—146

1. Венгрія . . . . . 51—66

Побудительныя причины къ реформѣ пассажирскаго тарифа на Правительственныхъ жел. дорогахъ 51

Валовая выручка съ пассажирскаго движенія на Правительственныхъ жел. дорогахъ, до введенія пояснаго тарифа 53

Система пояснаго тарифа венгерскихъ жел. дорогъ 54

Сравнительная таблица ставокъ поясныхъ тарифовъ съ прежними ставками 56

Пониженіе платъ за пассажирскіе билеты 57

Виды пассажирскихъ билетовъ 58

Билеты для ближняго сообщенія 58

Билеты для дальняго сообщенія 59

Образецъ Эдмонсоновскаго билета 59

Бланкетные билеты 60

Образецъ бланкетнаго билета 61

Количество сортовъ пассажирскихъ билетовъ 62

Багажъ и багажныя квитанціи 62

Расчеты и контроль по перевозкѣ багажа 63

Результаты введенія поясной системы 63

Кашау-Одербергская и Сѣверная Венгерская жел. дор. 65

Финансовые результаты пояснаго тарифа 65

2. Австрія . . . . . 66—75

Прежде дѣйствовавшіе пассажирскіе тарифы 6

Мотивы реформы пассажирскихъ тарифовъ Правительственныхъ жел. дорогъ 67

Введеніе пояснаго тарифа Австр. Прав. жел. дор. и его система . . 68

Результаты введенія пояснаго тарифа на Австр. Прав. жел. дор. . . 69

Тарифныя реформы на австрійскихъ частныхъ жел. дорогахъ 70

Южная Австрійская жел. дор. 70

Сѣверная Имп. Фердинанда ж. д. 74

Сѣверо-Западная и Юго-Сѣверо-Германская Соединительная жел. дор. 74

Аусигъ-Теплицкая, Сѣверная-Богемская и Буштерадская ж. д. . . . 74

Общество Австро-Венгерскихъ Государственныхъ ж. д. 75

3. Германія . . . . . 75—85

Нормальные тарифы Германскихъ ж. д. 76

Виды пасс. билетовъ 78

Средній размѣръ пасс. тарифовъ Германскихъ ж. д. 80

Проекты тарифной реформы 81

4. Франція . . . . . 86—92

Основные тарифы Французскихъ ж. д. 86

Пониженіе пасс. тарифовъ Правит. ж. д. 86

Багажъ 87

Виды пассажирскихъ билетовъ на Правит. и частныхъ ж. д. 88

Чековыя книжки 88

Спеціальныя именныя книжки 89

Билеты круговыхъ путешествій 89

Абонементные билеты для промышленниковъ 89

Страница.

Составные билеты круговыхъ путешествій 90
Вновь введенный пассажирскій тарифъ 91
5. **Бельгія** . . . . . 92—95
Прежде дѣйствовавшій тарифъ 92
Новый пассажирскій тарифъ 93
6. **Голландія** 93
Основныя ставки пасс. тарифа 93
Проектъ пониженнаго тарифа 94
7. **Швейцарія** . . . . . 96—98
Дѣйствующіе тарифы 96
8. **Италія** . . . . . 98—99
9. **Швеція** . . . . . 99—102
10. **Норвегія** . . . . . 102—103
11. **Данія** 103
12. **Англія** . . . . . 104—106
13. **Испанія** . . . . . 106—108
14. **Португалія** 108
15. **Румынія** . . . . . 108—109
16. **Сербія** . . . . . 109 - 110
17. **Болгарія** 110
18. **Турція** 111
19. **Египетъ** 112
20. **Греція** 113
21. **Америка** . . . . . 113—117
Дѣйствующія тарифы ж. дорогъ Америки 113
Абонементные билеты 115
Помильные билеты 116
Багажъ 116
22. **Россія** . . . . . 117—146
Основные тарифы русскихъ жел. дорогъ 117
Багажъ 120
Дѣйствующіе тарифы Финляндскихъ ж. дор. 121
Билеты прямаго сообщенія 122
Годовые билеты 127
Билеты мѣсячные или сезонные 128
Обратные билеты 131
Разовые билеты 133
Абонементные билеты и книжки 135
Льготные билеты прямаго сообщенія 137
Билеты для круговыхъ путешествій 138
Составные купоны для круговыхъ путешествій 143

IV.

Критическій обзоръ проектированныхъ или уже состоявшихся реформъ пассажирскихъ тарифовъ 147—196

Венгерскій поясной тарифъ . . . . . 147—185
Австрійскій поясной тарифъ . . . . . 185—189
Вновь установленные германскіе тарифы . . . . . 189—192
Нововведенные французскіе тарифы . . . . . 192—195
Нововведенные тарифы прочихъ государствъ . . . . . 195—196

V.

Страница.

Соображенія и заключеніе . . . . . 197—222

Основныя тарифныя ставки разныхъ государствъ 198

Статистическія данныя по движенію пассажировъ и сборамъ съ нихъ 199

Результаты пассажирскаго движенія на русскихъ жел. дорогахъ . . 199

Уменьшеніе числа пассажировъ II класса 204

Система образованія ставокъ пассажирскаго тарифа 206

Проектъ ставокъ для обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ . . . 209

Проектъ ставокъ для почтовыхъ поѣздовъ 211

Проектъ ставокъ для курьерскихъ поѣздовъ 214

Билеты круговыхъ путешествій 215

Абонементные билеты 217

Дачные билеты 217

Багажъ 217

Финансовые результаты 217

Сравненіе % отношеній сборовъ по пассаж. и товарному сообщеніямъ 218

Упраздненіе вагоновъ I кл. въ пассаж. п. на нѣкоторыхъ дорогахъ . 219

I.

Основныя предложенія реформъ пассажирскихъ тарифовъ.

Первая серьезная попытка къ удешевленію проѣзда пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ и къ упрощенію желѣзнодорожныхъ пассажирскихъ тарифовъ послѣдовала вскорѣ послѣ введенія однообразной, независимо отъ разстояній, и притомъ пониженной почтовой таксы.

То и другое имѣло мѣсто въ Англіи, а именно: въ 1840 году означенная такса была введена по предложенію Роуланда Гилля (Rowland Hill), а въ 1843 году англичанинъ же Вильямъ Гальтъ проектировалъ введеніе на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ Англіи одинаковыхъ ставокъ, съ подраздѣленіемъ ихъ по скорости поѣздовъ и по классамъ вагоновъ, такъ напр., Гальтъ.

для скорыхъ поѣздовъ, проходящихъ въ часъ 35 миль и имѣющихъ одинъ только классъ — 2 пенса = 5.26 к. зол. *)

для поѣздовъ со скоростью 25 м. въ часъ для II кл. $^1/_2$ п. = 0.88 к. зол.
» » » » » » » » I » $^1/_2$ п. = 1.32 » »
» » » » 15 » » » » II » $^1/_4$ п. = 0.33 » »
» » » » » » » » I » $^1/_4$ п. = 0.44 » »

съ пассажира и за милю пробѣга.

По мнѣнію Гальта, отъ такихъ ставокъ слѣдовало ожидать не только покрытія всѣхъ расходовъ по эксплоатаціи, но и нѣко-

*) 1 пенсъ = 2,63 коп. золот.

тораго дохода, такъ какъ отъ пониженія ставокъ пассажирское движеніе должно было значительно возрасти.

Наполеонъ III. Въ 1857 году, Императоръ Наполеонъ III, какъ разсказываетъ герцогъ Эрнестъ Саксенъ-Кобургъ-Готскій *), обративъ, во время одной изъ поѣздокъ въ Фонтенебло, вниманіе сопровождавшихъ его директоровъ желѣзнодорожныхъ обществъ на необходимость облегчить публикѣ путешествія, замѣтилъ, что желѣзныя дороги далеко еще не выполняютъ преслѣдуемой ими цѣли и что плата за провозъ пассажировъ слишкомъ высока въ сравненіи съ платою за доставку товаровъ и пересылку корреспонденціи. Императоръ полагалъ возможнымъ поставить дѣло такъ, чтобы пассажиръ за одинъ и тотъ же билетъ (марку) могъ прослѣдовать отъ любаго центра во всѣ направленія до опредѣленной границы, напр., чтобы можно было ѣхать отъ Парижа по всѣмъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ до французской границы за одну и ту же плату, и чтобы, такимъ образомъ, уже отъ самого пассажира зависѣло воспользоваться своимъ билетомъ (маркою) на всемъ протяженіи пути, или же на части его. Наполеону III казалось вполнѣ естественнымъ, чтобы къ желѣзнодорожному пассажирскому движенію былъ примѣненъ принципъ почтовыхъ марокъ. Но эта мысль, схваченная имъ, такъ сказать, на лету, была лишена серьезной подготовки для дальнѣйшаго ея развитія, что и дало спеціалистамъ дѣла возможность возражать ему и убѣдить въ совершенной неосуществимости этого проекта. Такимъ образомъ оказывается, что уже Наполеонъ III имѣлъ нѣкоторое представленіе о системѣ, введенныхъ нынѣ въ Австро-Венгріи, поясныхъ тарифовъ и что только возраженія его совѣтниковъ, въ особенности же указанія на возможное уменьшеніе доходовъ заставили его отказаться отъ дальнѣйшаго развитія этой идеи.

Въ 1865 году въ Англіи появились, почти одновременно, два проекта преобразованія пассажирскихъ тарифовъ. Одинъ изъ нихъ принадлежалъ тому-же Гальту, который уже въ 1843 году предлагалъ реформу пассажирскихъ тарифовъ. Собственно говоря, Гальтъ и теперь возвращался къ прежнему своему проекту,

*) «Aus meinem Leben und aus meiner Zeit».

опредѣляя лишь другія ставки, но уже безъ различія скорости поѣздовъ, а именно:

для III класса	1,00 пенс.	=	2,63 к. зол.	}	за милю.
„ II „	1,50 „	=	3,95 „ „		
„ I „	2,25 „	=	5,92 „ „		

Гальтъ въ своемъ проектѣ, основанномъ все же на принципѣ расчета провозныхъ платъ по разстояніямъ, между прочимъ утверждалъ, что эксплоатаціонные расходы, при предположеніи удовлетворительнаго заполненія поѣзда пассажирами, равны **одному пенсу** на пассажира при проѣздѣ въ III классѣ 40 миль, во II кл.—25 миль и въ I кл.—16 миль.

Второй проектъ принадлежалъ Брандону, который первоначально предлагалъ установить лишь одинъ классъ вагоновъ съ платою по 3 пенса за каждую поѣздку, впослѣдствіи же согласился оставить существующее подраздѣленіе вагоновъ на три класса, назначая одну плату за проѣздъ на любомъ, въ предѣлахъ соединеннаго королевства, разстояніи, а именно: 3 пенса=7,89 коп. зол. въ III кл.; 6 пенс.=15,78 коп. зол. въ II кл. и 1 шил.=31,56 коп. зол. въ I классѣ. Брандонъ

Оба они были приглашены въ созванныя Парламентомъ въ 1865/6 году комиссіи; но предложенія ихъ остались безъ послѣдствій.

Одновременно съ этимъ и во Франціи стали высказываться мнѣнія о необходимости пониженія, хотя на совершенно иныхъ началахъ, существовавшихъ тогда слишкомъ высокихъ тарифовъ. Такъ, Маркфоа утверждалъ, что тарифы могутъ быть понижены на двѣ трети и что такое пониженіе не уменьшитъ, а наоборотъ увеличитъ сборы съ пассажирскаго движенія. По его вычисленіямъ, затраты на провозъ одного пассажира на разстояніи одного километра въ поѣздѣ, гдѣ занято 36% всѣхъ мѣстъ, составляютъ 0,0112 фр. въ I; 0,0084 фр. во II и 0,0056 фр. въ III классѣ. Маркфоа.

Въ 1865 году Бельгійское Правительство также занялось вопросомъ объ измѣненіи пассажирскихъ тарифовъ. Преобразовывая таковые, оно примѣнило, такъ называемую, дифференціальную систему, сущность коей состоитъ въ томъ, что тарифныя ставки, съ увеличеніемъ разстоянія, прогрессивно уменьшаются. Бельгія.

V.

Страница.

Соображенія и заключеніе . . . . . 197—222

Основныя тарифныя ставки разныхъ государствъ 198

Статистическія данныя по движенію пассажировъ и сборамъ съ нихъ 199

Результаты пассажирскаго движенія на русскихъ жел. дорогахъ . . 199

Уменьшеніе числа пассажировъ II класса 204

Система образованія ставокъ пассажирскаго тарифа 206

Проектъ ставокъ для обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ . . . 209

Проектъ ставокъ для почтовыхъ поѣздовъ 211

Проектъ ставокъ для курьерскихъ поѣздовъ 214

Билеты круговыхъ путешествій 215

Абонементные билеты 217

Дачные билеты 217

Багажъ 217

Финансовые результаты 217

Сравненіе % отношеній сборовъ по пассаж. и товарному сообщеніямъ 218

Упраздненіе вагоновъ I кл. въ пассаж. п. на нѣкоторыхъ дорогахъ . 219

I.

Основныя предложенія реформъ пассажирскихъ тарифовъ.

Первая серьезная попытка къ удешевленію проѣзда пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ и къ упрощенію желѣзнодорожныхъ пассажирскихъ тарифовъ послѣдовала вскорѣ послѣ введенія однообразной, независимо отъ разстояній, и притомъ пониженной почтовой таксы.

То и другое имѣло мѣсто въ Англіи, а именно: въ 1840 году означенная такса была введена по предложенію Роуланда Гилля (Rowland Hill), а въ 1843 году англичанинъ же Вильямъ Гальтъ проектировалъ введеніе на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ Англіи одинаковыхъ ставокъ, съ подраздѣленіемъ ихъ по скорости поѣздовъ и по классамъ вагоновъ, такъ напр., Гальтъ.

для скорыхъ поѣздовъ, проходящихъ въ часъ 35 миль и имѣющихъ одинъ только классъ — 2 пенса = 5.26 к. зол. *)

для поѣздовъ со скоростью 25 м. въ часъ для II кл. $^1/_3$ п. = 0.88 к. зол.
» » » » » » » » I » $^1/_2$ п. = 1.32 » »
» » » » 15 » » » » II » $^1/_8$ п. = 0.33 » »
» » » » » » » » I » $^1/_6$ п. = 0.44 » »

съ пассажира и за милю пробѣга.

По мнѣнію Гальта, отъ такихъ ставокъ слѣдовало ожидать не только покрытія всѣхъ расходовъ по эксплоатаціи, но и нѣко-

*) 1 пенсъ = 2,63 коп. золот.

высшей желѣзнодорожной администраціи. Опредѣлить степень успѣшности мѣропріятій, изложенныхъ въ докладѣ и подкрѣпленныхъ всевозможными статистическими данными, не удалось, такъ какъ приходилось наталкиваться на многія постороннія обстоятельства, долженствовавшія въ значительной степени повліять на движеніе и сборы.

Высказанныя въ докладѣ министра соображенія признаны нѣкоторыми изъ членовъ этой комиссіи недостаточно вѣскими, прочіе же члены комиссіи совсѣмъ отвергли принципъ примѣнимости къ пассажирскому движенію дифференціальныхъ тарифовъ.

Изъ сравненія данныхъ статистики 1868 г. со статистическими данными 1865 года оказалось, что число поѣздокъ на далекія разстоянія увеличилось, сборы же понизились на 600 тыс. (по расчету смѣшанной комиссіи отъ 1,3 до 1,6 милліоновъ франковъ).

Сокращеніе сборовъ объяснялось введеніемъ тарифной реформы, хотя въ столь короткій промежутокъ времени (3—5 лѣтъ) реформа эта, не будучи въ состояніи развиться въ достаточной степени, не могла произвести особеннаго вліянія на увеличеніе сборовъ.

Что же касается расходовъ, то особеннаго увеличенія ихъ, со введеніемъ тарифной реформы, не было замѣчено.

При такомъ положеніи дѣла, и изъ политическихъ соображеній въ особенности, новое ультрамонтанское министерство воспользовалось этимъ обстоятельствомъ какъ орудіемъ для воздѣйствія къ отмѣнѣ нововведеннаго тарифа и возстановленію прежде дѣйствовавшаго покилометрическаго тарифа, съ допущеніемъ уменьшенія ставокъ на 10% и съ разрѣшеніемъ, сверхъ того, ввести въ дѣйствіе дешевые обратные и абонементные билеты для всѣхъ классовъ, поѣздовъ и разстояній на 3, 6 и 12 мѣсяцевъ (Tarif Wasseige).

Перротъ. Увлеченный преобразованіями пассажирскаго тарифа на Бельгійскихъ Правительственныхъ дорогахъ, Д-ръ Перротъ предложилъ въ 1869 году упразднить въ германскомъ пассажирскомъ тарифѣ основной принципъ опредѣленія тарифныхъ ставокъ по разтояніямъ и, подобно, такъ называемой, Penny-Porto (одноплатной) системѣ, установить одну или двѣ ставки, приноровленныя къ различнымъ классамъ вагоновъ, и, согласно этому, форму-

лировалъ свое предложеніе объ установленіи двухъ основныхъ протяженій съ нижеслѣдующими ставками:

	до 10 миль=75 километровъ.	свыше 10 миль.
для III кл.	0,30 мрк. *) = 0 р. 10 к. зол.	1,00 мрк. = 0 р. 31 к. зол.
„ II „	0,50 „ = 0 „ 16 „	1,50 „ = 0 „ 46 „
„ I „	3,00 „ = 0 „ 93 „	6,00 „ = 1 „ 86 „

Продолжая за симъ развивать далѣе свою основную мысль и находя возможнымъ упразднить введенный въ Пруссіи IV классъ вагоновъ, Перротъ пришелъ къ заключенію, что, въ видахъ облегченія контроля, достаточно будетъ установить всего одну ставку безъ различія протяженія пути, а именно:

для III класса	0,50 герм. мар.	= 0 р. 15 коп. зол.	
„ II „	1,00 „ „	= 0 „ 31 „	„
„ I „	6,00 „ „	= 1 „ 86 „	„

По его мнѣнію, даже при слабомъ усиленіи движенія, сборы уменьшатся лишь на половину, но для достиженія существующаго размѣра сборовъ достаточно, чтобы движеніе возросло до двойнаго размѣра. Перротъ указываетъ, что, согласно оффиціальнымъ статистическимъ даннымъ, число занятыхъ мѣстъ составляетъ всего только 27% предложеннаго числа мѣстъ, слѣдовательно, приходится перевозить 73% мертваго груза. Онъ полагаетъ возможнымъ достигнуть значительно бо́льшаго передвиженія пассажировъ, которое или останется безъ всякаго вліянія на расходы, или если и вызоветъ увеличеніе таковыхъ, то лишь въ крайне незначительномъ размѣрѣ и что, поэтому, уменьшеніе сбора должно быть признано послѣдствіемъ переходнаго состоянія; самый же недоборъ, въ виду его незначительности, можетъ быть легко отнесенъ на средства государства.

Франція.

Съ 1863 года, во Франціи неоднократно принимались за установленіе льготныхъ условій проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ, и назначенная для этой цѣли правительственная комиссія, черезъ своего члена докладчика Шевалье, потребовала измѣненія существующихъ тарифовъ. Новыми комиссіями, назначенными въ

*) 1 марка = 31 коп. золот.
1 пфенингъ = 0,31 коп. золот.

1870 и 1876 г.г., вопросъ о преобразованіи пассажирскаго тарифа подвергался подробному обсужденію въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ. Вопросъ этотъ былъ подвергнутъ болѣе тщательной разработкѣ въ 1879 г. спеціальною коммиссіею изъ 33 членовъ Палаты депутатовъ. Въ 1880 году результаты работъ были внесены членомъ докладчикомъ сей коммиссіи, Вадингтаномъ, на обсужденіе Палаты, которая признала проектъ въ принципѣ правильнымъ и рекомендовала принять его за основаніе для дальнѣйшей разработки тарифной реформы. Одновременно съ этимъ былъ поднятъ вопросъ о выкупѣ Правительствомъ частныхъ дорогъ; по каковой причинѣ дѣло преобразованія пассажирскихъ тарифовъ было оставлено безъ дальнѣйшаго движенія. Когда же Правительство, изъ финансовыхъ соображеній, вынуждено было отказаться отъ принятія частныхъ дорогъ въ свое вѣденіе и, вмѣсто этого, приступило въ 1883 году къ заключенію конвенцій съ шестью главнѣйшими желѣзнодорожными обществами о постройкѣ и эксплоатаціи новыхъ линій, то вопросъ объ измѣненіи пассажирскаго тарифа былъ снова возбужденъ и окончательно рѣшенъ лишь въ концѣ 1891 года.

Герцка.

Въ 1885 году Австріецъ Д-ръ Герцка выработалъ проектъ дешевыхъ ставокъ для тарифа пассажирскаго сообщенія. По его предположенію, движеніе пассажирскихъ поѣздовъ должно быть такое же какъ и товарныхъ, и отправленіе ихъ должно послѣдовать только въ то время, когда поѣздъ приблизительно заполненъ. Сверхъ того, онъ проектировалъ упразднить существующее различіе въ классахъ пассажирскихъ вагоновъ и, взамѣнъ, установить всего одинъ классъ съ платою: для мѣстнаго сообщенія 10 крейцеровъ *)=6,2 к. зол. и 25 крейцеровъ=15,5 к. зол. для дальнихъ сообщеній. По его мнѣнію, нѣтъ, однако, надобности исключать возможность предоставленія пассажирамъ извѣстныхъ удобствъ за особо опредѣленную плату, что было бы достижимо путемъ образованія разныхъ обществъ, которыя, подобно нынѣ существующимъ обществамъ спальныхъ вагоновъ, вошли бы въ соглашеніе съ правленіями желѣзныхъ дорогъ о доставленіи болѣе состоятельной публикѣ нѣкоторыхъ удобствъ въ пути. Онъ утверждалъ,

*) 1 крейцеръ = 0,62 коп. золот.

что на австрійскихъ дорогахъ, изъ всѣхъ предложенныхъ въ вагонѣ мѣстъ, едва четвертая часть бываетъ занята пассажирами, а $^3/_4$ мѣстъ остаются свободными; что поѣздъ, въ которомъ всѣ мѣста заняты, не потребуетъ бо́льшихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ, нежели порожній; что стоимость проѣзда одного пассажира обходится дорогѣ не болѣе 7—8 крейцеровъ (4,3—5 коп. зол.). Основываясь на этихъ соображеніяхъ, онъ вывелъ заключеніе, что, введеніемъ проектированнаго имъ тарифа, желѣзныя дороги пріобрѣли-бы возможность дѣлать весьма выгодные обороты.

Невозможность принятія проекта Герцка была весьма обстоятельно разъяснена спеціалистами, какъ въ особыхъ рефератахъ по этому предмету, такъ и въ литературѣ.

Энгель.

Въ 1887 году нѣмецкій адвокатъ, Д-ръ Энгель опубликовалъ свое, довольно интересное, сочиненіе по вопросу о преобразованіи пассажирскаго тарифа. Всѣ свои доводы и сужденія авторъ старался подкрѣпить оффиціальными статистическими данными прусскихъ желѣзныхъ дорогъ; причемъ, всячески порицая дѣятельность желѣзнодорожныхъ администрацій, Энгель заимствовалъ изъ упомянутой статистики тѣ лишь свѣдѣнія, которыя говорятъ въ пользу его теоріи, допуская такимъ образомъ широкое примѣненіе французской поговорки „il faut savoir manier les chiffres“.

По мнѣнію автора, главная ошибка существующихъ тарифовъ состоитъ въ расчетѣ платы по разстоянію, въ которомъ километры пробѣга оплачиваются, подобно предметамъ потребленія, по количеству. Онъ утверждалъ, что пассажиру не такъ важно число пройденныхъ имъ въ поѣздѣ километровъ, какъ достиженіе конечной цѣли путешествія. Для проѣзда бо́льшихъ разстояній потребуется сравнительно и бо́льшая затрата времени, чѣмъ собственно и умаляется для пассажира цѣнность самой поѣздки, а потому, такой проѣздъ не долженъ быть и оплачиваемъ дороже. Затѣмъ, авторъ пытался доказать, что общіе расходы желѣзныхъ дорогъ по движенію поѣзда увеличиваются не пропорціонально протяженіямъ линій, а находятся, по большей части, въ прямой зависимости отъ начальнаго пункта отправленія поѣзда. Далѣе опредѣленнаго разстоянія, по его заключенію, расходы эти остаются одними и тѣми же, вслѣдствіе чего и тарифы, для разстояній далѣе извѣстнаго пункта, должны быть также оставлены безъ

изменения. Въ виду этого, по мнѣнію автора, на желѣзныхъ дорогахъ существуетъ слѣдующій общій законъ движенія, которымъ обусловливается перевозка однородныхъ грузовъ большими количествами (Massenverkehr):

«Для массовыхъ перевозокъ однородныхъ предметовъ по линіямъ одной и той же желѣзной дороги, при условіи незначительной разницы между полезнымъ и мертвымъ вѣсомъ, разстояніе не играетъ никакой роли и составляетъ величину пренебрегаемую (quantité négligeable)».

Это основное правило впервые было примѣнено Роулендомъ Гиллемъ къ отправкамъ почтою всякаго рода пакетовъ и посылокъ. Въ дѣйствительности же, на желѣзныхъ дорогахъ полезный вѣсъ составляетъ весьма незначительную часть мертваго вѣса, такъ какъ пассажирскій поѣздъ, вмѣстѣ съ паровозомъ и тендеромъ, вѣситъ приблизительно 18 тыс. пудовъ и, будучи нагруженъ въ среднемъ на 24%, вмѣщаетъ не болѣе 4800 пудовъ полезнаго груза. Къ тому же пассажиръ не требуетъ тѣхъ особыхъ работъ по его отправленію, которыя неизбѣжны при отправкѣ писемъ, пакетовъ и посылокъ.

На основаніи этого, Энгель предлагалъ ввести на желѣзныхъ дорогахъ тарифъ, подобный тому, который установленъ для перевозки почтою писемъ, пакетовъ и посылокъ, а именно: поясной тарифъ, съ платою за первые 10 километровъ 10 пфен. =3,10 коп. зол., за послѣдующее же протяженіе до 50 километровъ 25 пфен.=7,75 к. зол. для III кл. и 50 пфен.=15,5 к. зол. для II кл.; за всякое же разстояніе болѣе 50 километровъ 1 герм. марку=0,31 к. зол. въ III кл., 2 марки=0,62 к. зол. во II и 6 марокъ=1 р. 86 к. зол. въ I классѣ. Позже, Энгель нѣсколько измѣнилъ свой первоначальный проектъ, предлагая установить на протяженіяхъ до 15 километровъ, ближнее сообщеніе съ платою—

для III класса 10 пф. = 3,10 коп. зол.
„ II „ 20 „ = 6,20 „ „

затѣмъ 1-й поясъ, на протяженіяхъ до 25 клм. съ платою—

для III класса 20 пф. = 6,20 коп. зол.
„ II „ 50 „ = 15,15 „ „
„ I „ 2 мрк. = 62,00 „ „

далѣе, на протяженіяхъ до 50 клм.—2-й поясъ съ платою—

для III класса 50 пф. = 0 р. 15 коп. зол.
„ II „ 1 мрк. = 0 „ 31 „ „
„ I „ 4 „ = 1 „ 24 „ „

и наконецъ, на протяженіяхъ свыше 50 клм.—3-й поясъ съ платою—

для III класса 1 мрк. = 0 р. 31 коп. зол.
„ II „ 2 „ = 0 „ 62 „ „
„ I „ 6 „ = 1 „ 86 „ „

По мнѣнію автора, вышеприведенная мѣра будетъ въ значительной степени содѣйствовать переходу пассажировъ III класса во II, а II класса въ I-ый, что, въ свою очередь, не только не поведетъ къ уменьшенію, а напротивъ къ увеличенію сборовъ, вслѣдствіе ожидаемаго, отъ установленія умѣренной платы за проѣздъ, болѣе усиленнаго передвиженія публики.

Кромѣ того, онъ предлагалъ увеличеніе скорости движенія, признавая таковое равносильнымъ увеличенію подвижнаго состава, ибо увеличеніемъ скорости дается, по его мнѣнію, одному и тому же вагону средство къ совершенію бо́льшаго числа рейсовъ въ тотъ же промежутокъ времени. Авторъ полагаетъ, что этимъ мѣропріятіемъ будетъ достигнуто значительное уменьшеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ и что увеличеніе скорости движенія поѣздовъ особенно пригодно и желательно для мѣстнаго сообщенія вблизи большихъ городовъ и промышленныхъ центровъ, такъ какъ чрезъ это неимущій классъ населенія, пользуясь ускоренными переѣздами до мѣстъ своихъ постоянныхъ занятій (фабрикъ, заводовъ и проч. промышленныхъ учрежденій) и притомъ за весьма умѣренную плату, получаетъ возможность переселяться въ мѣстности съ лучшими условіями для жизни.

Онъ подкрѣплялъ свои доводы и соображенія, какъ сказано выше, статистикою германскихъ желѣзныхъ дорогъ, согласно которой, изъ 100 предложенныхъ пассажирамъ въ поѣздѣ мѣстъ, бываетъ занято среднимъ числомъ всего лишь 24, свободными же остаются 76 мѣстъ. Въ среднемъ выводѣ, отношеніе занятыхъ мѣстъ къ свободнымъ, при распредѣленіи таковыхъ по классамъ вагоновъ, составляетъ, согласно статистикѣ, въ I классѣ на 100 предложенныхъ мѣстъ, незанятыхъ 90, во II—80, въ III—70 и въ IV—60 мѣстъ.

измѣненія. Въ виду этого, по мнѣнію автора, на желѣзныхъ дорогахъ существуетъ слѣдующій общій законъ движенія, которымъ обусловливается перевозка однородныхъ грузовъ большими количествами (Massenverkehr):

«Для массовыхъ перевозокъ однородныхъ предметовъ по линіямъ одной и той же желѣзной дороги, при условіи незначительной разницы между полезнымъ и мертвымъ вѣсомъ, разстояніе не играетъ никакой роли и составляетъ величину пренебрегаемую (quantité négligeable)».

Это основное правило впервые было примѣнено Роландомъ Гиллемъ къ отправкамъ почтою всякаго рода пакетовъ и посылокъ. Въ дѣйствительности же, на желѣзныхъ дорогахъ полезный вѣсъ составляетъ весьма незначительную часть мертваго вѣса, такъ какъ пассажирскій поѣздъ, вмѣстѣ съ паровозомъ и тендеромъ, вѣситъ приблизительно 18 тыс. пудовъ и, будучи нагруженъ въ среднемъ на 24%, вмѣщаетъ не болѣе 4800 пудовъ полезнаго груза. Къ тому же пассажиръ не требуетъ тѣхъ особыхъ работъ по его отправленію, которыя неизбѣжны при отправкѣ писемъ, пакетовъ и посылокъ.

На основаніи этого, Энгель предлагалъ ввести на желѣзныхъ дорогахъ тарифъ, подобный тому, который установленъ для перевозки почтою писемъ, пакетовъ и посылокъ, а именно: поясной тарифъ, съ платою за первые 10 километровъ 10 пфен. =3,10 коп. зол., за послѣдующее же протяженіе до 50 километровъ 25 пфен.=7,75 к. зол. для III кл. и 50 пфен.=15,5 к. зол. для II кл.; за всякое же разстояніе болѣе 50 километровъ 1 герм. марку=0,31 к. зол. въ III кл., 2 марки=0,62 к. зол. во II и 6 марокъ=1 р. 86 к. зол. въ I классѣ. Позже, Энгель нѣсколько измѣнилъ свой первоначальный проектъ, предлагая установить на протяженіяхъ до 15 километровъ, ближнее сообщеніе съ платою—

для III класса 10 пф. = 3,10 коп. зол.
„ II „ 20 „ = 6,20 „ „

затѣмъ 1-й поясъ, на протяженіяхъ до 25 клм. съ платою—

для III класса 20 пф. = 6,20 коп. зол.
„ II „ 50 „ = 15,15 „ „
„ I „ 2 мрк. = 62,00 „ „

далѣе, на протяженіяхъ до 50 клм.—2-й поясъ съ платою—

для III класса 50 пф. = 0 р. 15 коп. зол.
„ II „ 1 мрк. = 0 „ 31 „ „
„ I „ 4 „ = 1 „ 24 „ „

и наконецъ, на протяженіяхъ свыше 50 клм.—3-й поясъ съ платою—

для III класса 1 мрк. = 0 р. 31 коп. зол.
„ II „ 2 „ = 0 „ 62 „ „
„ I „ 6 „ = 1 „ 86 „ „

По мнѣнію автора, вышеприведенная мѣра будетъ въ значительной степени содѣйствовать переходу пассажировъ III класса во II, а II класса въ I-ый, что, въ свою очередь, не только не поведетъ къ уменьшенію, а напротивъ къ увеличенію сборовъ, вслѣдствіе ожидаемаго, отъ установленія умѣренной платы за проѣздъ, болѣе усиленнаго передвиженія публики.

Кромѣ того, онъ предлагалъ увеличеніе скорости движенія, признавая таковое равносильнымъ увеличенію подвижнаго состава, ибо увеличеніемъ скорости дается, по его мнѣнію, одному и тому же вагону средство къ совершенію бо́льшаго числа рейсовъ въ тотъ же промежутокъ времени. Авторъ полагаетъ, что этимъ мѣропріятіемъ будетъ достигнуто значительное уменьшеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ и что увеличеніе скорости движенія поѣздовъ особенно пригодно и желательно для мѣстнаго сообщенія вблизи большихъ городовъ и промышленныхъ центровъ, такъ какъ чрезъ это неимущій классъ населенія, пользуясь ускоренными переѣздами до мѣстъ своихъ постоянныхъ занятій (фабрикъ, заводовъ и проч. промышленныхъ учрежденій) и притомъ за весьма умѣренную плату, получаетъ возможность переселяться въ мѣстности съ лучшими условіями для жизни.

Онъ подкрѣплялъ свои доводы и соображенія, какъ сказано выше, статистикою германскихъ желѣзныхъ дорогъ, согласно которой, изъ 100 предложенныхъ пассажирамъ въ поѣздѣ мѣстъ, бываетъ занято среднимъ числомъ всего лишь 24, свободными же остаются 76 мѣстъ. Въ среднемъ выводѣ, отношеніе занятыхъ мѣстъ къ свободнымъ, при распредѣленіи таковыхъ по классамъ вагоновъ, составляетъ, согласно статистикѣ, въ I классѣ на 100 предложенныхъ мѣстъ, незанятыхъ 90, во II—80, въ III—70 и въ IV—60 мѣстъ.

Подобно предложеніямъ предшественниковъ, проектъ Энгеля былъ также подвергнутъ тщательному обсужденію, какъ во время его публичныхъ докладовъ, такъ и въ литературѣ. Хотя трудъ его и имѣлъ ту же участь какъ и другихъ теоретиковъ по вопросу о преобразованіи пассажирскаго тарифа, такъ какъ и его проектъ признанъ въ общемъ непригоднымъ для примѣненія къ дѣлу, тѣмъ не менѣе, за Энгелемъ осталась та неотъемлемая заслуга, что онъ вновь вызвалъ къ жизни, казавшійся забытымъ, вопросъ о необходимости преобразованія пассажирскаго тарифа, заставивъ подвергнуть его дальнѣйшей всесторонней разработкѣ, что отчасти послужило также толчкомъ для тарифныхъ реформъ въ разныхъ государствахъ, хотя эти реформы были произведены уже на иныхъ началахъ.

Въ послѣдующей статьѣ будетъ выяснено, на сколько были практически примѣнимы теоріи сторонниковъ *одноплатнаго тарифа*, т. е. тарифа, имѣющаго одну общую для всѣхъ протяженій провозную плату (Penny-Porto), и насколько вообще возможно создать правильную теорію пассажирскаго тарифа.

II.

Разсмотрѣніе цѣлесообразности предложенныхъ тарифныхъ реформъ.

Одноплатный тарифъ.

За исключеніемъ Перрота, занимавшагося нѣкоторое время практическимъ изученіемъ желѣзнодорожнаго дѣла, всѣ сторонники одноплатнаго тарифа (Penny-Porto) принадлежатъ къ разряду теоретиковъ, которые, увлекшись простотою почтоваго тарифа, въ своихъ проектахъ весьма поверхностно касались сути такого сложнаго дѣла какъ желѣзнодорожное. Приводимыя ими оффиціальныя статистическія данныя, при болѣе строгомъ разсмотрѣніи, оказываются недостаточными для подтвержденія тѣхъ соображеній и расчетовъ, на которыхъ основаны самые проекты преобразованій.

Всѣ эти преобразователи, не скупясь своими нападками на частныя желѣзнодорожныя общества, хлопочутъ о переходѣ частныхъ дорогъ въ вѣденіе Правительства, что, кстати сказать, служитъ отличительною чертою всѣхъ, со временъ Гальта, послѣдователей системы „Penny-Porto“. Эта система постоянно встрѣчала сильную оппозицію въ лицѣ правленій и акціонеровъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, уклонявшихся отъ ея примѣненія, въ виду неминуемаго отъ этого уменьшенія доходности желѣзныхъ дорогъ. Такое сопротивленіе частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ совершенно понятно, если принять въ соображеніе

большую или меньшую продолжительность срока дальнѣйшаго дѣйствія концессій или времени, остающагося до выкупа дорогъ Правительствомъ, а также и то обстоятельство, что отъ примѣненія одноплатныхъ почтовыхъ ставокъ благопріятные въ финансовомъ отношеніи результаты обнаружились въ Англіи лишь по прошествіи многихъ лѣтъ.

Результаты реформы почтовыхъ тарифовъ въ Англіи и Америкѣ.

Такъ, хотя въ 35-ти лѣтній періодъ дѣйствія въ Англіи почтовой реформы (съ 1840 г. по 1875 г.) число почтовыхъ отправокъ дѣйствительно и увеличилось въ 15 разъ, но чистый доходъ возросъ всего на 12%, и то только въ послѣдніе годы, до того же времени, вслѣдствіе увеличившихся расходовъ, былъ въ общемъ даже ниже того, который получался въ прежнее дореформенное время.

Въ Америкѣ финансовые результаты отъ подобной же реформы оказались еще менѣе благопріятными, такъ какъ черезъ 37 лѣтъ ея дѣйствія, при громадномъ увеличеніи числа отправокъ, расходы даже не покрылись доходами.

Изъ вышеизложеннаго явствуетъ что, понижая тарифы далѣе извѣстныхъ предѣловъ, въ ожиданіи увеличенія сборовъ и движенія, можно достигнуть совершенно обратныхъ результатовъ; иными словами, что увеличившійся отъ пониженія платы доходъ можетъ даже оказаться недостаточнымъ для покрытія соотвѣтственно увеличивающихся расходовъ.

Примѣненіе принципа почтоваго тарифа къ перевозкѣ пассажировъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Примѣняя къ перевозкѣ пассажировъ желѣзными дорогами принципъ пересылки корреспонденціи почтою, реформаторы упускаютъ изъ виду существенную разницу между этими двумя транспортными учрежденіями, а также и тѣ условія, при которыхъ совершаются та и другая перевозки.

Пересылка почтою корреспонденціи, въ настоящее время, совершается почти исключительно при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ; причемъ, почтовыя отправки, будучи государственнымъ достояніемъ, въ силу общихъ законовъ и концессій желѣзнодорожныхъ обществъ, пользуются на желѣзныхъ дорогахъ значительными преимуществами.

Строго говоря, пересылка корреспонденціи по желѣзнымъ дорогамъ сопряжена для почтоваго вѣдомства съ весьма незначительными расходами, такъ какъ желѣзнымъ дорогамъ вмѣнена

въ обязанность постановка для почты подвижнаго состава и движущей силы безвозмездно, или же за весьма ограниченное вознагражденіе. Только процессъ пріема, выдачи и доставки корреспонденціи на домъ вызываетъ болѣе или менѣе значительные расходы.

Хотя, по мнѣнію реформаторовъ, пассажиры и не требуютъ тѣхъ спеціальныхъ, подобно корреспонденціи, хлопотъ по отправленію ихъ, такъ какъ пассажиры, такъ сказать, сами себя отправляютъ и доставляютъ на мѣсто назначенія, тѣмъ не менѣе, для надлежащаго сравненія, расходамъ почтоваго вѣдомства должны быть противопоставлены расходы желѣзныхъ дорогъ, какъ то: по продажѣ билетовъ; содержанію большáго числа служащихъ для сопровожденія поѣздовъ; контролю билетовъ въ пути; усиленному надзору за путями; принятію всевозможныхъ мѣръ для полной безопасности пассажира, какъ во время пути, такъ и на пунктахъ остановокъ, однимъ словомъ, всѣ расходы, съ которыми сопряжена перевозка пассажировъ.

Такимъ образомъ, можно съ увѣренностью сказать, что дешевизна пересылки корреспонденціи и получаемая почтовымъ вѣдомствомъ прибыль должны быть приписаны исключительно услугамъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, и самые предметы почтовыхъ отправокъ, будь это корреспонденція или кладь, въ виду ограниченности своего объема и незначительности занимаемаго мѣста, даже при самыхъ низкихъ ставкахъ, все же могутъ дать удовлетворительный доходъ. Но чтобы вполнѣ оцѣнить значеніе почтовыхъ ставокъ, слѣдуетъ обратить должное вниманіе на то обстоятельство, что для отсылки сотенъ тысячъ писемъ довольно поставить одинъ вагонъ на станціи отправленія и этого же вагона будетъ также совершенно достаточно для принятія всей корреспонденціи на остановочныхъ и передаточныхъ пунктахъ пути слѣдованія поѣзда. Не слѣдуетъ также забывать съ какою легкостью совершаются всѣ почтовыя манипуляціи.

Быстрое развитіе движенія корреспонденціи не можетъ служить примѣромъ для пассажирскаго движенія, ибо, помимо размѣровъ тарифа, развитіе этого движенія находится въ зависимости еще и отъ густоты населенія тѣхъ мѣстностей, по которымъ пролегаетъ желѣзнодорожный путь.

И такъ, ссылка на объединеніе почтовыхъ таксъ, какъ на причину усиленія движенія корреспонденціи, является еще недоказанною. Корреспонденція можетъ быть отправлена почтою во всякое время и требуемое ею мѣсто въ поѣздѣ остается разъ навсегда опредѣленнымъ, между тѣмъ какъ передвиженіе пассажировъ, въ смыслѣ времени и мѣста, никогда не бываетъ одинаково, потому, что предпринимаемыя пассажирами путешествія, въ большинствѣ случаевъ, зависятъ отъ располагаемаго пассажиромъ свободнаго времени, отъ временъ года, отъ важности дѣлъ, вызывающихъ необходимость поѣздки и многихъ другихъ подобныхъ посторонніхъ причинъ. Да и между самыми условіями перевозки пассажировъ и почты существуетъ громадная разница. Перевозка пассажировъ сопряжена съ большими для желѣзныхъ дорогъ хлопотами. Даже при самомъ сильномъ увеличеніи движенія почты, для ея перевозки достаточно весьма незначительнаго числа вагоновъ, тогда какъ, при такомъ же усиленіи пассажирскаго движенія, потребовались бы на обзаведеніе подвижнымъ составомъ такія значительныя суммы, которыя врядъ-ли покроются полученными отъ этого движенія доходами.

Главнѣйшія предположенія реформаторовъ.

Тѣмъ не менѣе, всѣ проекты преобразователей исходятъ какъ разъ изъ того предположенія, что существующіе тарифы слишкомъ высоки и что введеніе однообразнаго тарифа, съ двумя или, самое большее, съ тремя поясами, должно такъ сильно повліять на увеличеніе числа пассажировъ, что, рано или поздно, не только покроются всѣ первоначальные недоборы, но окажется значительный въ сравненіи съ нынѣ получаемымъ избытокъ въ чистой прибыли. Это предположеніе основывается на слѣдующихъ соображеніяхъ:

1) что эксплоатаціонные расходы, при перевозкѣ пассажира далѣе извѣстнаго предѣла, становятся на столько незначительными, что не должны быть вовсе принимаемы въ расчетъ;

2) что, съ возростаніемъ числа пассажировъ, не предвидится необходимости увеличивать средства подвижнаго состава, достаточно увеличить скорость поѣздовъ, чѣмъ достигнутся тѣ же результаты, ибо, съ увеличеніемъ скорости, подвижной составъ можетъ совершать, въ тотъ же промежутокъ времени, большее число рейсовъ; и

3) что утилизація вагоновъ въ настоящее время еще далеко неудовлетворительна,—съ удешевленіемъ же тарифа, должно ожидать перехода части пассажировъ изъ вагоновъ низшаго класса въ высшій и болѣе равномѣрнаго распредѣленія полезнаго груза въ поѣздѣ.

Въ виду этихъ доводовъ, каждый изъ реформаторовъ опредѣляетъ одноплатныя тарифныя ставки для всей желѣзнодорожной сѣти своего государства.

Такъ напримѣръ:

Брандонъ для Англіи опредѣл. для	III кл.	3 пенса	=	7,89 к. з.
„ „ „ „	II „	6 „	=	15,78 „ „
„ „ „ „	I „	1 шилл.	=	31,56 „ „
Перротъ*) для Германіи . . „	III „	1 мрк.	=	31,00 „ „
„ „ „ . . „	II „	2,50 „	=	77,50 „ „
„ „ „ . . „	I „	4 „	=	1 р. 24 „ „
Энгель „ „ . . „	III „	1 „	=	31,00 „ „
„ „ „ . . „	II „	2 „	=	62,00 „ „
„ „ „ . . „	I „	6 „	=	1 р. 86 „ „

Герцка для Австро-Венгріи назначаетъ для всѣхъ трехъ классовъ 25 крейцеровъ = 15,50 коп. зол.

Не смотря на всю энергію, съ какою эти господа отстаивали свои реформы пассажирскихъ тарифовъ, они все же остерегались провести параллель между пассажирскимъ и товарнымъ сообщеніями, по той, какъ они сами сознаются, причинѣ, что вопросъ этотъ представляется имъ слишкомъ сложнымъ. Въ дѣйствительности же, было бы вовсе не лишнимъ заняться серьезно и этимъ вопросомъ, а не довольствоваться одними только сравненіями пассажирскаго движенія съ пересылкой корреспонденціи. Сравнивъ перевозку пассажировъ съ перевозкою грузовъ вообще,

---

*) Перротъ, опредѣливъ въ 1869 году ставки пассажирскаго тарифа въ 1 мрк. для III кл., въ 1,50 мрк. для II кл. и въ 6 мрк. для I класса, въ докладѣ своемъ, прочитанномъ въ Вѣнѣ въ 1889 году, измѣнилъ таковыя на 1 мрк. для III кл., 2,50 мрк. для II кл. и 4 мрк. для I класса.

они убѣдились бы, что пассажиръ представляетъ собою для желѣзныхъ дорогъ, въ техническомъ смыслѣ слова, ничто иное, какъ, опредѣленнаго рода, предъявленный къ перевозкѣ грузъ, какъ это обыкновенно и принимается, въ желѣзнодорожной статистикѣ о вѣсовомъ количествѣ перевезенныхъ грузовъ.

Большинство грузовъ классифицировано сообразно ихъ стоимости и степени отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за случаи ихъ поврежденія: чѣмъ дороже грузъ и чѣмъ болѣе за него отвѣтственности, тѣмъ вообще выше тарифъ, по которому этотъ грузъ перевозится. Придавая пассажиру значеніе весьма цѣннаго груза, за который желѣзныя дороги подвергаются наибольшей отвѣтственности, справедливо отнести его къ высшему классу тарифа, и, въ тоже время, разсматривать его какъ грузъ громоздкой, подлежащій перевозкѣ по удвоенному, или вообще повышенному противъ нормальнаго тарифу, въ виду того, что пассажирскіе вагоны, въ противоположность товарнымъ, не въ достаточной мѣрѣ утилизируются.

Если примѣнить опредѣленную Энгелемъ высшую ставку I класса для проѣзда отъ Ахена до Эйдткунена къ перевозкѣ, на томъ же протяженіи, партіи желѣза, то окажется, что за провозъ одного вагона I класса, въ которомъ всѣ 16 мѣстъ заняты, на разстояніи 1418 километровъ = 1320 верстамъ, будетъ выручено всего 96 марокъ или 29 р. 76 коп. золотомъ, что для повагонной отправки желѣза, вѣсомъ въ 10.000 килограммовъ, на томъ же разстояніи, составитъ ставку въ 5 к. съ пуда или тарифную единицу въ $^1/_{264}$ к. съ пуда и версты, т. е. значительно менѣе дѣйствительныхъ расходовъ самой желѣзной дороги, находящейся въ наилучшихъ экономическихъ условіяхъ. Такимъ образомъ, было бы гораздо выгоднѣе перевезти на одномъ и томъ же разстояніи вагонъ желѣза, чѣмъ вагонъ I класса, въ которомъ заняты всѣ мѣста.

Не лишенъ интереса также вопросъ о томъ, какимъ образомъ сторонники одноплатнаго (Penny-Porto) тарифа стали бы считаться съ протяженіями желѣзныхъ дорогъ Россіи, даже и въ томъ случаѣ, еслибы, къ чему они такъ стремятся, всѣ желѣзныя дороги эксплоатировались Правительствомъ. Не говоря уже о строющейся Сибирской жел. дорогѣ, и въ настоящее

время приходится принимать въ соображеніе рельсовые пути болѣе 3000 верстъ непрерывной линіи (Александрово-Златоустъ 3171 вер.).

Во всякомъ случаѣ, едва ли нашлись бы частные капиталы для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, при необходимости опредѣлить доходность этихъ дорогъ на основаніи столь низкихъ тарифовъ. Равнымъ образомъ и само государство, заключающее, въ большинствѣ случаевъ, займы для постройки желѣзныхъ дорогъ не могло бы расчитывать на покрытіе доходами процентовъ и амортизацію по этимъ займамъ.

Итакъ, если, сопряженные съ пониженіемъ тарифовъ, недоборы не имѣется въ виду покрыть изъ доходовъ по другимъ статьямъ, то, впредь до полной амортизаціи затраченныхъ на постройку дорогъ капиталовъ подобное значительное пониженіе пассасажирскихъ тарифовъ должно оставаться мечтою.

Высота пассажирскихъ тарифовъ.

Что касается размѣра пассажирскихъ тарифовъ, то нельзя не согласиться, что тамъ, гдѣ остались въ дѣйствіи первоначальныя, опредѣленныя концессіями ставки, плата I класса высока и близка къ тарифу временъ почтовыхъ трактовъ, когда сообщеніе производилось въ дилижансахъ; но за то—какая громадная разница въ удобствахъ, какими нынѣ пользуется пассажиръ перваго класса на желѣзныхъ дорогахъ и какими онъ пользовался прежде въ дилижансѣ, не говоря уже объ экономіи во времени и о томъ, что, въ былое время, далеко не для всѣхъ классовъ населенія были доступны путешествія.

Въ 1789 году, для проѣзда изъ Парижа въ Марсель требовалось 13 дней, а для проѣзда въ Бордо — 6, тогда какъ, въ 1889 году, для этихъ путешествій, въ курьерскихъ поѣздахъ, достаточно было 15 часовъ 25 минутъ и 9 часовъ 22 мин., а въ обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздахъ — 20 часовъ и 11 часовъ 55 минутъ; прежде такая поѣздка обходилась въ 157 франк. и въ 124 франка, а въ 1889 году въ I классѣ — 106 фр. 30 сант. и 72 фр. 5 сант.*).

*) Loisel. Annuaire spécial des chemins de fer. Bruxelles 1890.

Большинство желѣзныхъ дорогъ, однако, не придерживалось предоставленныхъ имъ концессіями высокихъ тарифовъ и, введеніемъ обратныхъ, абонементныхъ и другихъ льготныхъ билетовъ, понижало таковые весьма значительно.

Конечно, такое пониженіе платы все же не соотвѣтствуетъ предпринятымъ впослѣдствіи пониженіямъ товарныхъ тарифовъ, что, впрочемъ, весьма понятно, въ виду различія характера самыхъ перевозокъ. Въ пассажирскомъ сообщеніи не могутъ быть приняты въ соображеніе ни массовыя перевозки на такихъ значительныхъ разстояніяхъ, ни столь разнообразная классификація перевозимыхъ предметовъ, ни столь удовлетворительная утилизація подвижнаго состава, какъ въ товарномъ сообщеніи.

Какое, однако, вліяніе имѣли эти пониженія на доходы съ пассажирскаго движенія видно изъ слѣдующаго.

Средняя выручка съ пассажира и километра пробѣга составляла:

Во	Франціи	въ	1851 году	6,90	сантимовъ.
„	„	„	1855 „	5,91	„
„	„	„	1865 „	5,53	„
„	„	„	1875 „	5,21	„
„	„	„	1879 „	5,17	„
„	„	„	1882 „	4,86	„
„	„	„	1884 „	4,72	„
„	„	„	1890 „	4,53	„
Въ	Пруссіи	„	1882/83 г.	4,34	„
„	„	„	1884/85 „	4,16	„
„	„	„	1889/90 „	3,86	„
Въ	Австріи	„	1882 году	5,47	„
„	„	„	1884 „	5,10	„
„	„	„	1889 „	4,91	„

Даже въ періодъ времени съ 1882 по 1887 г., средняя выручка по пассажирскому движенію почти во всѣхъ европейскихъ государствахъ понизилась, что видно изъ нижеслѣдующаго сравненія:

Доходы во франкахъ.

	Съ пассажира		Съ пассаж. и километра	
	въ 1882 г.*).	въ 1887 г.	въ 1882 г.	въ 1887 г.
Въ Люксенбургѣ . . .	0,56	0,54	0,369	0,369
„ Бельгіи	0,80	0,75	0,382	0,348
„ Швейцаріи.	1,21	1,17	0,548	0,523
„ Даніи.	1,22	1,15	0,418	0,380
„ Норвегіи.	1,26	1,18	0,438	0,434
„ Германіи	1,31	1,16	0,435	0,411
„ Нидерландахъ . . .	1,56	1,38	0,553	0,541
„ Франціи	1,68	1,47	0,486	0,459
„ Швеціи	1,78	1,69	0,542	0,530
„ Австро-Венгріи . . .	2,27	2,05	0,520	0,500
„ Италіи	2,31	2,02	0,480	0,460
„ Румыніи.	5,97	5,26	0,795	0,701
„ Россіи.	4,86	4,63	0,486	0,440

Въ Америкѣ, не смотря на значительную конкуренцію между желѣзными дорогами, средняя выручка по пассажирскому движенію все таки сравнительно довольно значительна, а именно:

Въ 1887 году, средній доходъ съ пассажира и километра выражался въ 5,90 сант., а именно:

Въ Нов. Англіи.	5,27	сант.
„ Средн. Штатахъ	5,29	„
„ Сѣв. Центральныхъ	5,61	„
„ Южно-Атлантическихъ	7,39	„
„ Гольфъ и Миссисипи	6,50	„
„ Юго-Западныхъ	6,58	„
„ Сѣверо-Западныхъ	6,79	„
„ Тихоокеанскихъ	6,47	„

*) Для 1882 года данныя заимствованы изъ «Statistique internationale 1882», а для 1887 года, таковыя, по просьбѣ моей, сообщены мнѣ Вѣнскимъ Международнымъ Статистическимъ Бюро.

Во Франціи, изъ общаго числа пассажировъ, прослѣдовавшихъ по шести главнѣйшимъ желѣздорожнымъ сѣтямъ, проѣхало по пониженнымъ тарифамъ: въ 1866 году 42%, въ 1878 г.— 47%, въ 1884 г.—55%, а въ 1890 г. уже 63,5%. Изъ 217.706,280 пассажировъ, перевезенныхъ на всей сѣти правительственныхъ и частныхъ жел. дорогъ, 141.711,153 человѣка прослѣдовало въ 1891 году по пониженнымъ, противъ концессіонныхъ, тарифамъ и только 75.995,127 человѣкъ по нормальнымъ тарифамъ. Соотношеніе между пассажирами этихъ обѣихъ группъ, какъ это видно изъ приводимой ниже сравнительной таблицы, на разныхъ желѣзнодорожныхъ сѣтяхъ весьма различно:

Въ 1890 году перевезено пассажировъ.

ПО СѢТИ.	По нормальному тарифу.	По удешевленному тарифу.	ВСЕГО.
Правительственныхъ ж. д.	1.325,650	7.293,280	8.618,930
Сѣверной Французской ж. д.	14.539,047	18.448,750	32.987,797
Восточной » ж. д.	9.000,000	30.000,000	39.600,000
Западной » ж. д.	26.250,000	34.250,000	60.500,000
Орлеанской » ж. д	6.780,208	15.790,285	22.570,285
Средиземноморской ж. д.	13.458,161	27.291,018	40.749,179
Южной ж. д.	4.642,269	8.037,820	12.680,089

На общей сѣти французскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ 1889 году, средній сборъ съ пассажиро-километра выражался:

для III кл. въ 3,9 сант., вмѣсто уставныхъ 5,5 сант.
» II » » 4,7 » » » 7,5 »
» I » » 6,8 » » » 10,0 »

такъ что пониженіе въ доходахъ для всѣхъ трехъ классовъ выразилось въ 30%; 37,33% и 32%. Средняя километрическая для всѣхъ трехъ классовъ выручка, на общей сѣти 6 главнѣйшихъ ж. дорогъ, въ 1885 году, выражалась еще въ 5,90 сант., а въ 1889 году уже только въ 4,5 сант., т. е. средняя выручка, въ такой короткій промежутокъ времени, понизилась на 1,41 сант. или на 23,85%.

Въ Германіи, въ 1887/88 г.г. перевезено 315.991,747 пассажировъ, изъ нихъ:

132.007,128 чел. или 41,78% проѣхало по обратнымъ билетамъ
27.364,084 „ „ 8,66% „ „ абонементнымъ бил.
1.518,572 „ „ 0,48% „ „ билетамъ круговыхъ путешествій,

и всего 160.889,784 чел., слѣдовательно 50,92% проѣхало по уменьшенному тарифу. Средняя выручка съ пассажира понизилась до 1,13 фр., а съ пассажиро-километра до 0,408 фр.

Въ Швейцаріи, въ 1888 году перевезено 24.991,714 пас., изъ коихъ:

7.342.389 чел. — по нормальному тарифу,
13.551,123 „ „ „ обратнымъ билетамъ и
4.098,202 „ „ „ другимъ льготнымъ билетамъ,

т. е. 70% пассажировъ прослѣдовало по пониженнымъ тарифамъ.

Средняя выручка съ пассажиро-километра составляла 5,20 сант.

Въ Бельгіи, въ 1888 году перевезено 57.363,021 пасс., изъ коихъ:

14.418,510 чел. или 26,66%—по нормальному тарифу,
23.917,262 „ „ 41,32% „ „ обратнымъ билетамъ,
19.027,249 „ „ 32,87% „ „ абонементнымъ и другимъ льготнымъ билетамъ, такъ что около 75% общаго количества пассажировъ прослѣдовало по уменьшенному тарифу.

Средняя выручка съ пассажира составила 0,72 фр., а съ пассажиро-километра 0,343 фр.

Размѣры эксплоатаціонныхъ расходовъ.

Размѣръ эксплоатаціонныхъ расходовъ по пассажирскому движенію былъ вообще опредѣляемъ путемъ цѣлаго ряда различныхъ исчисленій, которыя однако, какъ основанныя на однихъ лишь предположеніяхъ, не имѣютъ подъ собою твердой почвы. Нѣкоторые спеціалисты желѣзнодорожнаго дѣла утверждаютъ, что эксплоатаціонные расходы должны быть опредѣлены по соотношенію доходовъ отъ пассажирскаго къ доходамъ отъ товарнаго сообщенія; другіе же полагаютъ, что эксплоатаціонные расходы по движенію пассажирскаго и товарнаго поѣздовъ—одинаковы.

Нердлингъ, бывшій директоръ департамента австрійскаго министерства торговли, лицо, считающееся въ этомъ вопросѣ авторитетомъ, въ своей критикѣ проектовъ д-ра Герцки утверждаетъ, однако, что, въ виду весьма различнаго вѣса брутто пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, расходы, падающіе на каждый брутто-тонно-километръ пассажирскаго поѣзда, отъ 4 до 5 разъ больше товарнаго.

Такое мнѣніе, впрочемъ, уже и раньше высказывалось нѣкоторыми неспеціалистами.

Шеффле, бывшій австрійскій министръ торговли, на основаніи точныхъ вычисленій, вывелъ, что эксплоатаціонные расходы по обыкновенному пассажирскому поѣзду втрое и даже вчетверо больше, чѣмъ по товарному и что, поэтому, установленіе однообразной тарифной ставки для вѣсовой единицы пассажирскаго и товарнаго сообщеній, въ виду такой разницы въ эксплоатаціонныхъ расходахъ, съ экономической стороны—не мыслимо.

Такъ какъ перевозка грузовъ и пассажировъ составляютъ, въ совокупности, одну общую статью эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, то довольно трудно съ точностью опредѣлить размѣръ эксплоатаціонныхъ расходовъ по каждой изъ этихъ двухъ статей перевозки въ отдѣльности. Во всякомъ случаѣ нераздѣльны, такъ называемые, постоянные или общіе расходы, но спеціальные или чисто эксплоатаціонные расходы вовсе не составляютъ, какъ обыкновенно принято думать, наименьшую часть всѣхъ расходовъ, а напротивъ, таковые находятся въ прямой зависимости отъ размѣровъ самаго движенія, въ особенности же въ пассажирскомъ сообщеніи: чѣмъ сильнѣе движеніе, тѣмъ значительнѣе и расходы, какъ по содержанію персонала служащихъ и подвижнаго состава, такъ и по расширенію станціонныхъ зданій и путей. Можно, однако, допустить, что эксплоатаціонные расходы, съ увеличеніемъ разстоянія, не только не возрастаютъ съ каждою единицею пути, а на оборотъ, въ зависимости отъ длины пути и размѣровъ движенія, прогрессивно уменьшаются. Но такое постепенное уменьшеніе все же не можетъ привести къ полному, на опредѣленномъ протяженіи, прекращенію эксплоатаціонныхъ расходовъ, такъ какъ въ результатѣ всегда получится minimum постоянныхъ, неизмѣнныхъ расходовъ. Поэтому, нельзя признать

правильнымъ, разсужденіе Энгеля, что эксплоатаціонные расходы по разъ отправленному поѣзду остаются одними и тѣми же отъ пункта отправленія до пункта назначенія, независимо отъ длины пути, и что, такимъ образомъ, каждый, вновь прибывающій въ поѣздъ во время пути, пассажиръ является уже какъ бы чистымъ доходомъ.

Если однажды составленный поѣздъ доставляетъ извѣстное число пассажировъ на нѣкоторую промежуточную станцію и тамъ нѣсколько вагоновъ дѣлаются свободными, то все же, въ большинствѣ случаевъ, оказывается невозможнымъ, безъ задержки въ движеніи, отцѣпить эти порожніе вагоны, почему таковые, будучи совершенно лишними, всетаки должны продолжать путь, что, въ свою очередь, сопряжено съ извѣстными расходами на смазочныя средства, ремонтъ и проч., каковые расходы являются уже совсѣмъ непроизводительными. Никакіе тарифы, какъ бы они низки ни были, не въ состояніи помочь этому дѣлу, такъ какъ, даже при непомѣрномъ увеличеніи пассажирскаго движенія, такіе случаи всегда неизбѣжно возможны, по той простой причинѣ, что не всѣ станціи желѣзной дороги имѣютъ одинаковое значеніе по прибытію и отправленію пассажировъ.

Съ другой стороны, вслѣдствіе тѣхъ-же условій, слѣдуетъ ожидать на нѣкоторыхъ изъ станцій большаго наплыва пассажировъ, что вызываетъ: или сопряженную съ потерею времени прицѣпку вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ, или же, во избѣжаніе задержки поѣзда, включеніе въ составъ готоваго, уже на самой станціи отправленія, по крайней мѣрѣ для извѣстныхъ, болѣе или менѣе продолжительныхъ, періодовъ времени, порожнихъ вагоновъ, непроизводительный пробѣгъ коихъ до имѣющей въ нихъ надобность станціи порождаетъ лишніе расходы.

Предполагать, что, при передвиженіи поѣзда далѣе извѣстнаго предѣла, всякіе дальнѣйшіе эксплоатаціонные расходы прекращаются, или же остаются неизмѣнными — такой же абсурдъ, какъ и самая даровая перевозка пассажировъ за этимъ предѣломъ, если только признать правильнымъ принципъ необходимости вознагражденія за услуги: или пассажиръ короткаго протяженія платитъ за проѣздъ слишкомъ дорого, если за извѣстнымъ предѣломъ разстоянія путевыя издержки вовсе прекращаются, или же пассажиръ дальняго протяженія платитъ слишкомъ мало въ

сравненіи съ единицею платы, взыскиваемой съ пассажира короткаго протяженія.

Утилизація вмѣстимости подвижнаго состава.

Для лучшей иллюстраціи дальнѣйшаго довода, будто-бы болѣе низкая тарифная единица приведетъ къ болѣе удовлетворительной утилизаціи вмѣстимости подвижнаго состава, отчего увеличится также и среднее протяженіе путешествій, привожу нижеслѣдующую таблицу: *)

	Приходится пассажировъ на 1 километръ.		Средній проѣздъ пассаж. въ килом.		Процентное отношеніе занятыхъ мѣстъ къ предложенн.		Среднее число пассажировъ на ось вагона.	
	1882	1887	1882	1887	1882	1887	1882	1887
Германія . .	6.966.893,254	8.363.725,364	30,02	28,28	23,66	24,14	4,53	4,51
Франція . .	6.762.507,144	7.225.083,844	34,74	32,11	19,58	18,90	7,83	7,91
Россія . . .	3.961.112,180	4.003.699,250	106,45	99,04	33,90	32,96	4,30	4,10
Австро-Венгрія . . .	2.207.475,745	2.680.457,217	46,77	40,98	24,27	22,03	4,25	3,79
Италія . . .	1.656.091,564	1.858.418,121	48,32	43,57	25,73	24,31	5,89	4,14
Бельгія. . .	1.115.292,230	1.336.853,522	20,92	20,43	20,79	21,20	4,19	4,35
Швейцарія .	498.772,056	538.637,880	22,01	22,44	30,93	29,80	5,48	5,34
Нидерланды	484.582,567	558.533,104	28,25	27,83	20,80	19,11	4,15	3,93
Швеція . .	—	308.226,320	—	32,00	—	14,73	—	2,38
Данія . . .	214.810,270	251.354,198	29,10	30,19	25,76	21,92	5,38	4,77
Румынія . .	105.336,238	127.427,451	75,13	73,88	32,22	33,80	4,76	4,41
Норвегія . .	72.001,428	92.003,696	29,15	27,21	24,10	19,06	3,49	2,91

Изъ вышеприведенныхъ данныхъ усматривается, что въ пятилѣтній періодъ съ 1882 по 1887 г., при увеличеніи движенія, средній проѣздъ пассажира уменьшился почти во всѣхъ государствахъ. Явленіе это весьма естественно потому, что бо́льшая часть пассажировъ всегда проѣзжаетъ на короткихъ разстояніяхъ, а равно и потому, что, чѣмъ развитѣе промышленность страны, чѣмъ гуще населенность ея и чѣмъ оживленнѣе сношенія между близко другъ отъ друга лежащими станціями, тѣмъ короче становятся проѣзжаемыя протяженія. Бельгія, соединяющая всѣ эти условія съ дешевыми тарифами для ближняго сообщенія, представляетъ собою наглядный примѣръ подтвержденія этого вывода.

Будутъ-ли при этомъ тарифы построены на началахъ поясной системы или по дѣйствительнымъ разстояніямъ — безразлично.

Ошибка бельгійской тарифной реформы 1866 года въ томъ, что тарифы для короткихъ протяженій были слишкомъ

*) Statistique international. Wien 1883. Данныя за 1887 годъ мнѣ сообщены непосредственно международнымъ статистическимъ бюро.

мало понижены въ сравненіи съ пониженіями, сдѣланными для отдѣльныхъ поясовъ, для дальнихъ разстояній.

Но этимъ я вовсе не хочу сказать, что не должно преслѣдовать цѣли исключительнаго развитія сообщенія на короткихъ протяженіяхъ. Въ общемъ, однако, это послѣднее мало способствуетъ къ увеличенію цифры средняго пробѣга.

Приведенная выше таблица доказываетъ еще и то, что отношеніе занятыхъ въ вагонахъ мѣстъ къ предлагаемымъ колеблется на континентѣ между 20% и 35%, что на каждую ось пассажирскаго вагона приходится отъ 3 до 8 пассажировъ и что, въ бо́льшей части государствъ, средніе выводы, за пятилѣтній періодъ съ 1882 по 1887 г., понизились.

Для всѣхъ сторонниковъ одноплатнаго (Penny - Porto) тарифа главнымъ аргументомъ къ защитѣ предполагаемой ими реформы служитъ слишкомъ малое процентное отношеніе занятыхъ мѣстъ къ предложеннымъ. Но всѣ они впали въ громадную ошибку, принявъ для своихъ цѣлей въ соображеніе только годовые средніе выводы; каковое обстоятельство, на взглядъ спеціалиста дѣла, не выдерживаетъ критики.

Кому не извѣстно, что для поѣздовъ, предназначенныхъ для ближайшихъ окрестностей городовъ, въ праздничные и воскресные дни, когда приходится перевозить горожанъ въ окрестности города цѣлыми тысячами, даже время дня имѣетъ существенное значеніе: въ опредѣленные часы дня, въ отправляющихся поѣздахъ невозможно найти свободныхъ мѣстъ, между тѣмъ возвращающіеся въ это время поѣзда оказываются почти порожними, и на оборотъ. Численность пассажировъ въ отправляющихся и въ обратныхъ поѣздахъ весьма разнообразна, почему отношеніе 1:3 представляется уже очень выгоднымъ.

Обстоятельство это приходится принимать въ соображеніе тоже и относительно дальняго сообщенія, при которомъ времена года и климатическія условія являются немаловажными факторами, преимущественно-же лѣтомъ, когда предпринимаются путешествія: на воды, морскія купанья и ради удовольствія. Въ иные мѣсяцы поѣзда не въ состояніи вмѣщать въ себѣ всѣхъ пассажировъ, въ другіе же таковые идутъ почти порожнемъ. Прицѣпка сквозныхъ вагоновъ для слѣдованія прямымъ со-

общеніемъ до извѣстныхъ, болѣе или менѣе отдаленныхъ, станцій назначенія и другія, предоставляемыя пассажирамъ удобства также въ значительной степени содѣйствуютъ неудовлетворительной утилизаціи свободныхъ мѣстъ въ вагонахъ и увеличенію тяжести поѣзда. Реформаторы упустили изъ виду то обстоятельство, что даже въ періоды самаго слабаго движенія и на такихъ протяженіяхъ, гдѣ сообщеніе вообще весьма незначительно, поѣзда приходится отправлять въ обычномъ составѣ, хотя бы число пассажировъ было крайне ограниченное.

Въ тѣхъ государствахъ, гдѣ ближнее сообщеніе довольно развито и гдѣ таковое находится въ полной независимости отъ дальняго сообщенія, еще скорѣе возможна лучшая утилизація подвижнаго состава и въ особенности вагоновъ третьяго класса, имѣющаго въ ближнемъ сообщеніи важнѣйшее значеніе.

На главной линіи, соединяющей два центра передвиженія публики, также можно достигнуть равномѣрнаго развитія сообщенія въ оба направленія. Въ общемъ, однако, нельзя расчитывать на значительное улучшеніе восполненія вмѣстимости подвижнаго состава, такъ какъ въ основаніи неудовлетворительной утилизаціи свободныхъ мѣстъ въ поѣздахъ лежитъ именно то обстоятельство, что пассажирское движеніе въ оба направленія дорогъ по бо́льшей части крайне неравномѣрно.

Изъ этого слѣдуетъ, что, если утилизація, бо́льшей частью нынѣ свободными, мѣстъ и возможна по отношенію къ единичнымъ пассажирамъ, то нельзя, однако, помѣстить на томъ же количествѣ мѣстъ массу пассажировъ; для такой массы является уже необходимость увеличить самый составъ поѣзда.

Увеличеніе скорости движенія поѣздовъ.

Дальнѣйшее требованіе реформаторовъ состоитъ въ увеличеніи скорости поѣздовъ, что, по ихъ мнѣнію, служитъ вѣрнѣйшимъ способомъ, съ одной стороны, къ развитію страсти къ путешествіямъ, чрезъ доставленіе возможности совершать таковыя въ болѣе короткій промежутокъ времени, а съ другой — къ усиленію средствъ подвижнаго состава, вслѣдствіе ускоренія оборотовъ въ пассажирскихъ вагонахъ. При этомъ утверждаютъ, что вызываемое ускореніемъ движенія увеличеніе расходовъ на топливо, на водоснабженіе и на возобновленіе подвижнаго состава будетъ уравновѣшено сбереженіемъ въ расхо-

дахъ на поѣздную прислугу, движущую силу, освѣщеніе, отопленіе и на починку или возобновленіе тормазовъ (такъ какъ въ скорыхъ поѣздахъ, рѣже останавливающихся, тормаза подвержены меньшей порчѣ); главнымъ-же образомъ восполненіе это послѣдуетъ отъ болѣе частаго пользованія одними и тѣми-же пассажирскими вагонами и паровозами. На основаніи этого требуется, чтобы всѣ пассажирскіе поѣзда были обращены исключительно въ скорые и чтобы одна часть ихъ останавливалась на всѣхъ, другая же только на извѣстныхъ станціяхъ. Для примѣра указываютъ на Англію, которая разрѣшила эту задачу афоризмомъ „время—деньги“.

Соглашаясь признать основательнымъ требованіе объ увеличеніи скорости движенія въ извѣстныхъ размѣрахъ, нельзя однако не указать при этомъ на разницу между ближнимъ и дальнимъ сообщеніями. Ближнее сообщеніе даетъ большинству желѣзныхъ дорогъ Европы наибольшее число пассажировъ и по преимуществу пассажировъ третьяго класса.

Нижеслѣдующая, составленная по даннымъ желѣзнодорожной международной статистики за 1882 г., таблица показываетъ процентное отношеніе пассажировъ отдѣльныхъ классовъ къ общему числу перевезенныхъ пассажировъ:

Процентное отношеніе числа пассажировъ отдѣльныхъ классовъ къ общему числу ихъ.

Обозначеніе государствъ.	I классъ.		II классъ.		III классъ.		IV классъ.		Всего пассажировъ.
	Число пассажировъ.	Процентное отношеніе къ общему числу.	Число пассажировъ.	Процентное отношеніе къ общему числу.	Число пассажировъ.	Процентное отношеніе къ общему числу.	Число пассажировъ.	Процентное отношеніе къ общему числу.	
Германія . .	2.180,503	0,97	28.904,221	12,91	144.620,349	64,55	48.338,274	21,57	224.043,347
Австро-Венгрія . . .	616,056	1,36	6.232,331	13,70	34.179,978	75,15	4.454,252	9,79	45.482,517
Бельгія. . .	2.263,872	4,24	6.996,862	13,09	44.184,232	82,67	—	—	53.444,966
Франція . .	14.394,968	8,15	53.486,930	30,27	108.822,592	61,58	—	—	176.704,490
Италія . . .	1.983,250	5,83	8.957,924	26,35	23.059,657	67,82	—	—	34.000,831
Швейцарія .	365,496	1,61	4.069,178	17,96	18.223,274	80,43	—	—	22.657,948
Россія . . .	748,248	2,01	3.474,844	9,34	31.530,176	84,73	1.458,574	3,92	37.211,842

III классъ скорыхъ поѣздовъ.

Такимъ образомъ оказывается, что число пассажировъ III класса, включая сюда и пассажировъ существующаго въ нѣкоторыхъ государствахъ IV класса, составляетъ отъ 62% до 88% общаго числа пассажировъ. Большинство пассажировъ этого класса путешествуетъ только на короткихъ протяженіяхъ, для которыхъ увеличеніе скорости движенія не можетъ имѣть особеннаго значенія въ смыслѣ экономіи во времени. Такъ какъ подобная экономія во времени имѣетъ значеніе лишь для дальняго сообщенія, то можно было бы допустить въ этомъ именно сообщеніи перевозку пассажировъ III класса также въ скорыхъ поѣздахъ, что хотя, конечно, и вызвало-бы нѣкоторое увеличеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ, тѣмъ не менѣе эти расходы покрылись бы, по всему вѣроятію, съ одной стороны, чрезъ лучшую утилизацію подвижнаго состава, а съ другой чрезъ увеличеніе, вслѣдствіе проѣзда пассажировъ на болѣе длинныхъ разстояніяхъ, средней выручки съ пассажира. Степень возможности увеличенія числа скорыхъ поѣздовъ зависитъ отъ состоянія пути, длины двойныхъ путей, климатическихъ условій и отъ соотношенія между пассажирскимъ и товарнымъ движеніями.

III классъ курьерскихъ поѣздовъ.

Въ совершенно иномъ положеніи находится вопросъ относительно перевозки пассажировъ III класса въ курьерскихъ поѣздахъ (trains rapides). Кромѣ Германскихъ и Австрійскихъ Правительственныхъ, а также, по требованію Правительства, нѣкоторыхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ этихъ государствъ, лишь однѣ Англійскія желѣзныя дороги перевозятъ пассажировъ III класса во всѣхъ поѣздахъ; во Франціи и Бельгіи вагоны III класса имѣются въ курьерскихъ поѣздахъ только на нѣкоторыхъ дорогахъ и при томъ на протяженіяхъ, превышающихъ обусловленный предѣлъ.

Въ Италіи лишь къ, такъ называемому, Римскому курьерскому поѣзду прицѣпляется одинъ только вагонъ III класса для пассажировъ, совершающихъ путешествіе на болѣе длинныхъ протяженіяхъ. Дополнительная плата за билеты ускоренныхъ поѣздовъ, кромѣ однако Франціи, — гдѣ вообще не допускается увеличеніе платы для ускоренныхъ поѣздовъ, — составляетъ въ различныхъ государствахъ отъ 10% до 50%.

Результаты перевозки пассажировъ III класса въ курьерскихъ поѣздахъ въ Англіи и Франціи.

Въ Англіи, которую и реформаторы и спеціалисты приводятъ въ примѣръ при обсужденіи вопроса о выгодѣ отъ перевозки пассажировъ III класса въ курьерскихъ поѣздахъ, обращеніе пассажирскихъ поѣздовъ въ курьерскіе вызвано не экономическими цѣлями, а единственно конкуренціею. Но на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ именно и встрѣчаются обстоятельства, противорѣчащія тому, что утверждаютъ реформаторы. Для устройства скорыхъ поѣздовъ, дорогамъ этимъ пришлось увеличить расходы свои на пріобрѣтеніе болѣе тяжелыхъ рельсовъ, громадныхъ тяжеловѣсныхъ паровозовъ; въ видахъ же доставленія бо́льшихъ удобствъ публикѣ предоставленіемъ ей особыхъ отдѣленій за незначительную приплату, — а иногда, изъ-за конкуренціи, и безплатно,—оказалось необходимымъ увеличить вѣсъ пассажирскихъ и спальныхъ вагоновъ. Сверхъ того, расходы увеличились и отъ необходимости значительно усилить топливо, а также отъ болѣе скораго изнашиванія вагоновъ, паровозовъ и рельсовъ.

Въ весьма интересномъ докладѣ Финдлей, главнаго директора Лондонской Сѣверо - Западной желѣзной дороги, Парижскому Конгрессу въ 1889 г., утверждается, что пассажирскій паровозъ-компаундъ Сѣверо-Западной желѣзной дороги, при тяжести поѣзда въ 326 тоннъ и скорости въ 38,6 километра (24 англійскихъ миль) расходуетъ на тонну и километръ по 22,2 грамма угля, между тѣмъ какъ, при скорости въ 70,8 килом. (44 англійскихъ миль) расходуется 36,3 грамма угля, т. е. болѣе на 64%. Уже изъ одного этого видно, какое громадное значеніе имѣетъ быстрота движенія при опредѣленіи эксплоатаціонныхъ расходовъ. Кромѣ того, для нередвиженія тяжелыхъ поѣздовъ, при подобномъ увеличеніи быстроты, необходимо соотвѣтственно укрѣпить и самый путь, что опять сопряжено съ увеличеніемъ расходовъ на строеніе и ремонтъ пути. Названная дорога имѣетъ въ настоящее время, на всей своей сѣти, исключительно стальные рельсы въ 9,15 метра длины, вѣсомъ 40,8 килограммовъ на каждый погонный метръ, лежащіе на подкладкахъ въ 20,4 килогр. каждая и на шпалахъ вѣсомъ 72,6 килогр., а длиною 2,75 метра. Путь долженъ содержаться всегда въ самомъ лучшемъ состояніи и всякій малѣйше сомнительнаго качества рельсъ подлежитъ немедленной замѣнѣ новымъ.

Увеличеніе быстроты движенія требуетъ усовершенствованной системы сигнализаціи для достиженія полной безопасности въ движеніи, что также увеличиваетъ расходы. Тара вагоновъ и вмѣстимость ихъ тоже возросла вслѣдствіе требованій публики. Вагоны III класса 1872 года имѣли въ длину по 9,30 метра и вѣсили по 10 тоннъ, вагоны же 1889 г. имѣютъ въ длину 12,80 метра, а вѣсятъ болѣе 18 тоннъ. Вагонъ 1872 года содержалъ 50 мѣстъ, вагонъ 1889 года имѣетъ 70 мѣстъ, т. е. на 20 мѣстъ болѣе. Слѣдовательно, тара увеличилась на 80%, а число мѣстъ — только на 40%, поэтому, тара увеличилась въ два раза противъ числа предоставляемыхъ публикѣ мѣстъ.

Въ прежніе годы въ Англіи только нѣкоторые курьерскіе поѣзда имѣли вагоны III класса; въ 1872 году Мидлэндская желѣзная дорога ввела этотъ классъ вагоновъ во всѣ курьерскіе поѣзда. Примѣру этому, конечно, должны были послѣдовать и другія конкурентныя желѣзныя дороги. Въ 1875 году, названная дорога упразднила II классъ, оставивъ I и III и понизивъ значительно провозную плату I класса. Остальныя англійскія желѣзныя дороги, хотя и удержали всѣ три класса, тѣмъ не менѣе были вынуждены тоже понизить свои тарифы.

Допущеніе III класса въ курьерскіе поѣзда имѣло естественнымъ послѣдствіемъ переходъ пассажировъ изъ высшихъ классовъ въ низшіе, а слѣдовательно и постепенное уменьшеніе чистой выручки желѣзныхъ дорогъ.

На Сѣверо-Западной желѣзной дорогѣ валовая выручка составляла:

въ 1871 году:

I кл.	758.665 £	=28,6%	общей выручки.
II „	903.627 „	=34,1%	
III „	900.051 „	=37,3%	
Итого . . .	2.562.343 £		

въ 1888 году:

I кл.	550.535 £	=16,7%	общей выручки.
II „	366.552 „	=10,3%	
III „	2.487.532 „	=73,0%	
Итого . . .	3.404.619 £		

Такимъ образомъ, доходъ отъ пассажировъ I класса понизился на 27%, а II класса—на 59%, доходъ же съ пассажировъ III класса повысился на 151%. Общій доходъ возросъ на 28%, между тѣмъ, потребный для поддержанія этого желѣзнодорожнаго предпріятія, основной капиталъ возросъ въ 17-ти лѣтній періодъ съ 66 милліоновъ до 96 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ, т. е. на 45,5%.

Число-же пассажиро-километровъ выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ:

въ 1871 году:

I кл.	162.758.931	=19,2%
II „	258.477.483	=30,6%
III „	424.797.882	=50,2%
Итого . . .	846.034.296	

въ 1888 году:

I кл.	141.720.730	=10,7%
II „	113.238.176	= 8,6%
III „	1.067.317.064	=80,7%
Итого. . .	1.322.275.970	

Слѣдовательно, доходы увеличились, какъ выше сказано, всего на 28%, между тѣмъ увеличеніе работы подвижнаго состава, въ смыслѣ числа пассажиро-километровъ, составляетъ 56%. Сверхъ того, по утвержденію докладчика, число остающихся незанятыми публикою мѣстъ возросло до 76%. Послѣднее обстоятельство, во всякомъ случаѣ, доказываетъ, что въ 1871 году число предлагаемыхъ публикѣ мѣстъ было достаточно и что, въ 1888 году, вслѣдствіе предоставленныхъ публикѣ большихъ удобствъ, мѣста утилизировались менѣе удовлетворительно. Финдлей приходитъ къ тому заключенію, что отъ постепеннаго сокращенія числа пассажировъ I и II классовъ, средняя тарифная единица не въ состояніи уже покрыть эксплоатаціонныхъ расходовъ скорыхъ поѣздовъ, почему плата III класса въ 1 пенсъ (2,63 коп. зол.) за милю оказывается уже недостаточною. Только, въ виду дешевизны каменнаго угля, главнѣйшимъ желѣзнымъ дорогамъ Англіи оказывается возможнымъ

выдавать дивиденды. При малѣйшихъ колебаніяхъ въ торговомъ мірѣ, при бо́льшемъ повышеніи цѣнъ на сырые матеріалы, или въ случаѣ установленія парламентомъ ограниченій въ товарныхъ тарифахъ, балансы желѣзныхъ дорогъ такихъ обществъ оказались бы въ весьма критическомъ положеніи.

При обсужденіи доклада Финдлей, видящаго единственный исходъ изъ этого опаснаго положенія въ регулированіи конкуренціи, или раздѣленіи выручки (pools, общій фондъ), а равно въ установленіи болѣе высокихъ тарифовъ, оказалось, что, согласно даннымъ Министерства Торговли (Boarde of Trade), число пассажировъ во всей Англіи возросло за время съ 1861 по 1871 г. на 12,53%, за время-же съ 1871 по 1881 г. только на 7%.

На Парижско-Орлеанской желѣзной дорогѣ, на которой допускается въ курьерскихъ поѣздахъ III классъ, число пассажировъ увеличилось въ общемъ на 5,82%, а III класса на 13,82%, между тѣмъ число пассажировъ I класса понизилось на 6% и II класса на 2%. На Ліонско-Средиземно морской желѣзной дорогѣ, число пассажировъ III класса въ скорыхъ поѣздахъ, въ періодъ времени съ 1875 по 1888 годъ, увеличилось съ 19 до 31%. При тщательномъ обсужденіи доклада Финдлей, въ четвертомъ отдѣленіи Конгресса, выяснилось, что вездѣ число пассажировъ III класса въ курьерскихъ поѣздахъ возросло на счетъ числа пассажировъ I и II классовъ.

При разсмотрѣніи затѣмъ этого вопроса на общемъ собраніи Конгресса, были одобрены слѣдующія предложенія IV отдѣленія:

Предложенія IV Отд. Парижскаго Конгресса.

1) сохраняя для пассажирскаго сообщенія всѣ три класса, желательно пассажировъ III класса перевозить на дальнихъ разстояніяхъ, по возможности, въ ускоренныхъ поѣздахъ; и

2) въ тѣхъ случаяхъ, когда курьерскіе поѣзда не теряютъ обусловленной для нихъ быстроты, вслѣдствіе увеличенія тяжести отъ прицѣпки вагоновъ III класса, желательно допустить въ такіе поѣзда и эти послѣдніе вагоны. Въ противномъ случаѣ, нѣкоторымъ изъ существующихъ пассажирскихъ поѣздовъ слѣдовало бы придать бо́льшую быстроту. Въ тѣхъ государствахъ и на тѣхъ желѣзнодорожныхъ сѣтяхъ, гдѣ имѣется

болѣе оживленное пассажирское сообщеніе, цѣлесообразно установить новые поѣзда съ быстротою среднею между быстротою обыкновенныхъ пассажирскихъ и курьерскихъ поѣздовъ.

При ускоренной перевозкѣ пассажировъ на дальнихъ разстояніяхъ, по мнѣнію Конгресса, можно надѣяться на развитіе передвиженія самаго многочисленнаго класса пассажировъ, т. е. пассажировъ III класса, которые, такимъ образомъ, воспользовались-бы, по справедливости, въ выгодахъ отъ сбереженія времени, что, конечно, можетъ имѣть значеніе только при большомъ разстояніи пути, а для желѣзныхъ дорогъ получилась бы возможность, вслѣдствіе лучшей утилизаціи вагоновъ III класса, уменьшить непроизводительный вѣсъ сихъ послѣднихъ и тѣмъ какъ бы восполнить таковой же вѣсъ вагоновъ высшихъ классовъ.

По заключенію Конгресса, Англійскія желѣзныя дороги включеніемъ въ курьерскіе поѣзда, изъ-за непомѣрно усердной конкуренціи, вагоновъ всѣхъ классовъ, въ дѣлѣ реформы зашли слишкомъ далеко.

Упраздненіе вагоновъ I и II классовъ на нѣкоторыхъ англійскихъ ж. дорогахъ.

Манчестеро-Шефильдская и Линкольншайрская желѣзныя дороги, слѣдуя примѣру Мидлэндской желѣзной дороги, также упразднили съ 1 Апрѣля 1891 года II классъ вагоновъ, перестроивъ таковые въ вагоны III класса и одновременно понизили на 30% плату въ вагонахъ I класса.

Побудительной причиной къ такому мѣропріятію было постоянное уменьшеніе числа пассажировъ въ вагонахъ высшихъ классовъ. По сообщенію Э. Уаткина, предсѣдателя Правленія вышеприведеннаго желѣзнодорожнаго Общества, названными дорогами въ 1871 году перевезено пассажировъ I класса 15,25%, а въ 1889 году всего лишь 5,25%; въ то же самое время число пассажировъ II класса понизилось съ 26% до 3,75%, тогда какъ въ вагонахъ III класса число ихъ возросло съ 58,5% до 89%. Въ 1890 году пассажирское движеніе на названной дорогѣ выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ: 5.928 (0,09%) пассажировъ I класса, 128.900 (1,91%) пассажировъ II класса и 6.466.001 (98%) пассажировъ III класса.

Столь разительная несоотвѣтственность числа пассажировъ въ вагонахъ разныхъ классовъ встрѣчается единственно на Манчестеро-Шефильдской и Линкольншайрской линіяхъ, сѣть

коихъ обнимаетъ бо́льшую часть фабричнаго района Средней Англіи. Впрочемъ, слѣдуетъ замѣтить, что уменьшеніе числа пассажировъ въ вагонахъ первыхъ двухъ классовъ на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ—явленіе общее, почему повсемѣстное упраздненіе въ Англіи вагоновъ II класса не болѣе какъ вопросъ времени.

Мидлэндская желѣзная дорога, упразднившая въ 1875 году вагоны II класса, намѣрена отмѣнить даже и вагоны I класса, оставивъ во всѣхъ поѣздахъ только вагоны III класса.

Въ первой половинѣ 1891 года на этой дорогѣ перевезено пассажировъ I кл. 631.468, а III класса 16.928.757. Эти цифры относятся между собою какъ 1 : 27, составляя для I класса 3,5% общаго числа пассажировъ. Отношеніе проѣздной платы въ вагонахъ этихъ двухъ классовъ составляетъ 5 : 8, такъ что отъ упраздненія вагоновъ I класса не только не предвидится ущерба въ сборахъ, но напротивъ слѣдуетъ даже надѣяться на извѣстное увеличеніе ихъ, ибо, при болѣе удобномъ переустройствѣ вагоновъ III класса, пріобрѣтается возможность конкуренціи съ другими желѣзными дорогами.

Результаты пассажирскаго движенія на англійскихъ ж. дорогахъ.

Согласно статистическимъ свѣдѣніямъ Министерства Торговли (Board of Trade) за 1890 годъ, пассажирское движеніе на всѣхъ англійскихъ дорогахъ, въ сравненіи съ движеніемъ въ 1889 году, дало слѣдующіе результаты:

Перевезено пассажировъ	въ 1890 г.	въ 1889 г.		
I класса. . . .	30.187.000	30.074.000	т. е. болѣе на	113.000
II » . . .	62.859.000	62.687.000	» » » »	172.000
III » . . .	724.697.000	682.420.000	» » » »	42.277.000
Всего .	817.743.000	775.181.000	т. е. болѣе на	42.562.000
По сезоннымъ билетамъ.	1.259.000	1.271.000	» » » »	12.000

Сборы по пассажирскому движенію увеличились на 1.424.594 £. Не смотря на это, результаты эксплоатаціи англійскихъ дорогъ въ 1890 году были не удовлетворительны, такъ какъ сборы 1890 года составляли 79.948.702 £ противъ 77.025.017 £ 1889 года, расходы-же 1890 года въ 43.188.556 £ противъ 40.094.116 £ расходовъ 1889 года. Такимъ образомъ, увеличенію валоваго сбора, составлявшему 2.923.000 £, противопоставляется увеличеніе валоваго расхода

на 3.094.000 £, почему, въ общей сложности, чистый сборъ 1890 года, въ сравненіи съ 1889 годомъ, уменьшился на 170.755 £.

Пробѣгъ поѣздовъ составлялъ въ англійскихъ миляхъ:

	въ 1890 г.	въ 1889 г.
въ пассажирскомъ движеніи.	166.666.000	161.082.000
въ товарномъ „	143.625.000	138.941.000
	310.291.000	300.023.000

т. е. въ 1890 году болѣе на 10.268.000 англійскихъ миль, а съ прибавленіемъ къ нимъ пробѣга смѣшанныхъ поѣздовъ, въ общемъ выводѣ, пробѣгъ вагоновъ 1890 г. превышаетъ пробѣгъ 1889 года всего на 10.548.000 англійскихъ миль. Соотвѣтственно этому увеличились и расходы на содержаніе поѣздной прислуги, на управленіе дорогою и на подвижной составъ, что, само собою разумѣется, повліяло на увеличеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ, изъ коихъ значительная часть пришлась на долю тяги поѣздовъ . . . . . 1.396.000 £

каковая сумма, вмѣстѣ съ расходами:

на ремонтъ вагоновъ	155.000	„
„ содержаніе путей	472.000	„
„ содержаніе управленія	758.000	„
составила общую сумму	2.781.000	£
а вмѣстѣ съ прочими расходами . . .	313.000	
Всего . .	3.094.000	£

Такъ какъ изъ общей перевыручки, составившей по пассажирскому и товарному сообщенію 2.559.000 £, на долю пассажирскаго сообщенія пришлось 1.424.954 £, т. е. 56%, а на долю товарнаго сообщенія 1.134.046 £, т. е. 44%, и если предположить, что перерасходъ отдѣльно по пассажирскому и товарному сообщеніямъ возросъ въ той же пропорціи, какъ и перевыручка, т. е., что перерасходъ по пассажирскому сообщенію составляетъ 56% общаго перерасхода въ 2.781.000 £, то для послѣдняго сообщенія получается цифра перерасхода въ 1.557.360 £. Если вышеприведенной перевыручкѣ 1890 года

отъ пассажирскаго движенія въ 1.424.954 £ противопоставить означенный перерасходъ въ 1.557.360 £, то окажется, что пассажирское движеніе дало убытокъ, не смотря на увеличеніе дохода отъ пассажировъ III класса на сумму въ 132.766 £ противъ 1889 года.

Ни одно государство Европы не въ состояніи достигнуть, въ теченіе одного года, ни такого значительнаго увеличенія числа пассажировъ вообще, ни такого необычайнаго оживленія въ передвиженіи пассажировъ III класса въ частности, какъ Англія, гдѣ, въ 1890 году, число пассажировъ увеличилось противъ предшествовавшаго года на 42.562.000 человѣка, т. е. на цифру, превосходящую народонаселеніе Великобританіи и Ирландіи (38 милліоновъ), и гдѣ число пассажировъ III класса въ этомъ году выразилось суммою 724.697.000. Хотя пассажиры III класса составляютъ 89% общаго числа пассажировъ всѣхъ трехъ классахъ, при всемъ томъ, даже при наилучшей утилизаціи вагоновъ этого класса, нельзя предположить, чтобы увеличеніе общаго числа пассажировъ на 42 милліона не вызвало необходимости увеличенія количества пассажирскихъ вагоновъ. Не имѣя свѣдѣній объ инвентарномъ числѣ вагоновъ за 1890 г., привожу нижеслѣдующія цифры количества пассажирскихъ вагоновъ за 1880 и 1887 годъ.

Перевезено пассажировъ:

въ 1880 году 603.885.025 въ 29.565 вагонахъ
„ 1887 „ 734.744.620 „ 35.021 „

Въ приведенный періодъ времени число пассажировъ увеличилось на 130.859.595 или на 22%, а число вагоновъ увеличилось на 5.456 или на 15,5 %. Принимая въ соображеніе, что число пассажировъ III класса въ 1880 году составляло 83%, а въ 1887 году 87%, что часть вагоновъ II класса была передѣлана въ вагоны III класса и что во вновь построенныхъ вагонахъ III класса, какъ видно изъ доклада Финдлея, число мѣстъ увеличено до 40%, можно считать до извѣстной степени доказаннымъ, что при массовой перевозкѣ, съ увеличеніемъ числа пассажировъ, возрастаетъ и потребность въ перевозочныхъ средствахъ въ болѣе или менѣе одинаковомъ размѣрѣ.

Переходъ пассажировъ изъ вагоновъ низшаго въ вагоны высшаго класса.

Мнѣніе реформаторовъ и нѣкоторыхъ спеціалистовъ, что пониженіе пассажирскаго тарифа вызоветъ переходъ пассажировъ изъ вагоновъ низшаго въ вагоны высшаго класса должно быть признано столько-же шаткимъ, какъ и многіе другіе ихъ доводы.

Не говоря уже объ Англіи, гдѣ, какъ выше сказано, 89% всѣхъ пассажировъ пользуются вагонами III класса, и въ другихъ государствахъ Европы замѣчается нѣкоторая склонность пассажировъ къ переходу изъ вагоновъ высшаго въ вагоны низшаго класса, а никакъ не наоборотъ. Нижеприведенныя цифры показываютъ процентное отношеніе числа пассажировъ въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ.

Въ Англіи.

	1870 г.	1873 г.	1878 г.	1880 г.	1883 г.	1887 г.	1890 г.
Въ I классѣ	9,63	8,40	7,30	5,94	5,31	4,03	3,69
„ II „	23,12	15,40	11,50	10,71	9,68	8,07	7,67
„ III „	67,52	76,20	81,20	83,35	85,01	87,00	88,82

Во Франціи.

	1860 г.	1878 г.	1884 г.	1890 г.
Въ I классѣ	11	7	7,40	8,20
„ II „	33	23	34,60	29,80
„ III „	55	61	58,50	62,00

Въ Германіи.

	1882 г.	1887 г.
Въ I классѣ	0,97	0,57
„ II „	12,91	10,40
„ III и IV „	86,12	89,03

Въ Бельгіи.

	1882 г.	1887 г.
Въ I классѣ	4,24	3,86
„ II „	13,09	13,05
„ III „	82,67	83,09

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что въ государствахъ, гдѣ пассажиры III класса перевозятся поѣздами высшихъ скоростей, пользованіе вагонами двухъ первыхъ классовъ постепенно уменьшается. Это явленіе вполнѣ естественно, такъ какъ ускоренная перевозка на дальнихъ разстояніяхъ, сокра-

щая въ значительной мѣрѣ время пребыванія пассажира въ пути, дѣлаетъ самый путь менѣе утомительнымъ, чѣмъ уменьшается и потребность въ удобствахъ, предоставляемыхъ вагонами высшихъ классовъ; на короткихъ-же протяженіяхъ потребность въ удобствахъ играетъ еще меньшую роль, и для пассажира, въ особенности при частыхъ поѣздкахъ, важна лишь дешевизна проѣзда.

Въ противоположность товарному сообщенію, гдѣ грузы классифицируются желѣзною дорогою, въ пассажирскомъ сообщеніи, пассажиръ, избирая классъ вагона, тѣмъ самымъ, такъ сказать, самъ себя классифицируетъ и, не взирая на размѣръ тарифной платы, избираетъ классъ вагона, соотвѣтствующій своему соціальному положенію и привычкамъ обыденной жизни. Условіе это примѣнимо, однако, въ ограниченномъ районѣ постояннаго мѣстожительства пассажира; при путешествіяхъ по чужой странѣ и въ особенности на незначительныхъ разстояніяхъ, при благопріятныхъ къ тому условіяхъ времени года и состоянія атмосферы, пассажиръ скорѣе переходитъ изъ высшаго класса въ низшій, чѣмъ на оборотъ. Путешествующіе цѣлыми семьями, на значительныхъ разстояніяхъ и чрезъ разныя государства, охотно изберутъ для своего проѣзда вагонъ низшаго класса, коль скоро таковой имѣется въ составѣ скорыхъ поѣздовъ и представляетъ бо́льшія удобства, нежели соотвѣтствующій классъ вагона другихъ поѣздовъ, такихъ удобствъ не предлагающій. Въ силу этихъ соображеній, билеты прямаго сообщенія между Россіею и Франціею устроены такъ, что ѣдущему въ Россію изъ Франціи въ I классѣ, въ Германіи дана возможность перехода въ вагонъ II класса, каковымъ правомъ пассажиры и пользуются въ большинствѣ случаевъ по той простой причинѣ, что вагонъ II класса въ Германіи предоставляетъ бо́льшія удобства, чѣмъ соотвѣтствующій классъ вагона во Франціи.

Принципы образованія пасс. тарифовъ.

Настоящія соображенія, казалось-бы, въ достаточной мѣрѣ опровергаютъ основательность доводовъ сторонниковъ одноплатнаго (Penny-Porto) тарифа. Если же, при этомъ, я останавливался преимущественно на порядкахъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ,

то, главнымъ образомъ, потому собственно, что Энгель ставитъ эти дороги за образецъ, достойный подражанія. Англійскія дороги, совершая въ теченіи десяти лѣтъ перевозку пассажировъ третьяго класса въ ускоренныхъ поѣздахъ и увеличивая постепенно расходы на эксплоатацію и на содержаніе подвижнаго состава и тяги, не увеличили чистаго валоваго сбора и не достигли ни болѣе выгодной утилизаціи предложенныхъ въ поѣздѣ мѣстъ, ни перехода пассажировъ изъ низшаго класса въ высшій.

Изъ приведенныхъ доказательствъ неосновательности одноплатнаго (Penny-Porto) тарифа не слѣдуетъ однако еще, чтобы дѣло пассажирскаго сообщенія не нуждалось въ преобразованіяхъ какъ по отношенію къ размѣрамъ самаго тарифа, такъ и по отношенію къ способамъ перевозки, степени восполненія предложенныхъ въ вагонахъ мѣстъ и скорости поѣздовъ. Требованія реформаторовъ до извѣстной степени основательны, на что мною и было уже указано при обсужденіи вопроса объ эксплоатаціонныхъ расходахъ.

Всѣ противники одноплатнаго тарифа, какъ изъ среды спеціалистовъ желѣзнодорожнаго дѣла, такъ и экономистовъ сходятся въ томъ, что пассажирскіе тарифы слишкомъ высоки и, что въ интересахъ не только цивилизаціи и народной экономіи, но и въ интересахъ самихъ желѣзныхъ дорогъ стремиться къ усиленію пассажирскаго движенія черезъ предоставленіе публикѣ возможныхъ льготъ.

Если провозная плата сама по себѣ и не имѣетъ еще рѣшающаго значенія, въ особенности при большихъ путешествіяхъ, гдѣ она составляетъ лишь часть всѣхъ вообще расходовъ по путешествію, къ коимъ относятся также расходы на остановки въ гостинницахъ и другіе производительные и непроизводительные расходы, вызываемые пребываніемъ въ чужомъ мѣстѣ, то, хотя чрезъ удешевленіе провозной платы и нельзя надѣяться на пропорціональное увеличеніе пассажирскаго движенія, особенно, если принять во вниманіе, сопряженную съ такого рода путешествіями, потерю времени, тѣмъ не менѣе это пониженіе тарифа не можетъ не дать толчка къ развитію дальняго сообщенія. Въ мѣстномъ сообщеніи, обнимающемъ только незначительныя разстоянія, ни потеря времени, ни побочные расходы не имѣютъ уже

такого существеннаго значенія, почему имѣются всѣ естественныя условія для развитія движенія и всякія, вводимыя для подобнаго сообщенія, облегченія окажутся одинаково прибыльными и для путешествующей публики и для желѣзныхъ дорогъ.

Уменьшеніе платы за билеты съ обратнымъ путемъ и другія подобныя льготы, вызвавъ одно лишь увеличеніе числа сортовъ билетовъ, не содѣйствовали ни увеличенію сборовъ, ни болѣе или менѣе значительному усиленію движенія; можно даже съ нѣкоторою увѣренностью сказать, что на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, кромѣ дорогъ или отдѣльныхъ участковъ, предназначенныхъ, по своему положенію, почти исключительно для пассажирскаго движенія, а также дорогъ, соединяющихъ значительные торговопромышленные центры, пассажирское движеніе, въ смыслѣ статьи дохода, всегда существовало за счетъ товарнаго.

На установленіе билетовъ съ обратнымъ путемъ слѣдуетъ смотрѣть какъ на одинъ изъ способовъ пониженія тарифа при условіи оставленія въ силѣ предоставленныхъ концессіями максимальныхъ ставокъ, такъ какъ дѣйствительный размѣръ провозной платы, а вмѣстѣ съ тѣмъ и доходъ отъ такой платы опредѣляется среднею выручкою, ибо, если за проѣздъ въ одинъ конецъ назначена плата, примѣрно, въ одинъ рубль, а за обратный путь въ 50 коп., то средняя выручка составитъ все-таки лишь 75 коп.

При обсужденіи вопроса объ образованіи тарифныхъ ставокъ, было уже упомянуто, что число проданныхъ обратныхъ билетовъ, въ разныхъ государствахъ, достигало до 70% всего количества выданныхъ пассажирамъ билетовъ. Въ ближнемъ сообщеніи большинство пассажировъ, отправляющихся до извѣстнаго, вблизи лежащаго пункта, обязательно возвращается на станцію отправленія въ непродолжительномъ времени; исключеніе изъ этого составляетъ лишь сравнительно незначительное количество пассажировъ, коимъ приходится оставаться въ мѣстахъ назначенія на временное или постоянное жительство.

Въ дальнемъ сообщеніи, обратные билеты имѣютъ значеніе только какъ средство для конкуренціи, дающее возможность заставить пассажира совершить обратную поѣздку по опредѣленной линіи желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду такихъ соображеній, проявилось общее стремленіе къ упраздненію обратныхъ билетовъ, но лишь подъ условіемъ, чтобы назначенная для нихъ средняя тарифная ставка за проѣздъ туда и обратно была принята за основную единицу для опредѣленія цѣны пассажирскаго билета.

Примѣнять же исключительно такую основную единицу для расчета провозной платы по разстояніямъ было бы несправедливымъ, такъ какъ эксплоатаціонные расходы поѣзда не пропорціональны разстоянію пробѣга его; поэтому, слѣдовало-бы установить для большихъ разстояній такія пониженныя тарифныя ставки, которыя вполнѣ соотвѣтствовали-бы постепенно уменьшающимся, съ увеличеніемъ разстоянія, эксплоатаціоннымъ расходамъ.

Поясной тарифъ.

Для практическаго осуществленія прогрессивно уменьшающихся тарифныхъ ставокъ, можно, въ видахъ облегченія расчетовъ, взять не постепенно уменьшающуюся основную ставку, а опредѣленное число разстояній и для нихъ найти соотвѣтствующія пониженія. Тарифъ, составленный такимъ способомъ, называется *пояснымъ тарифомъ*. Проѣздная плата вычисляется для каждаго пояса до крайняго его предѣла по ставкѣ, остающейся неизмѣнною, на всемъ протяженіи пояса.

Не самый фактъ установленія поясовъ дѣлаетъ для публики выгоднымъ поясной тарифъ, а та именно дешевизна покилометрической ставки, которая даетъ этотъ тарифъ. Для публики было-бы даже выгоднѣе, еслибы эта дешевая ставка была распространена на все протяженіе путешествія безъ распредѣленія на пояса, въ виду того, что за проѣздъ до пунктовъ ближайшихъ къ началу пояса приходится платить столько-же, сколько и до пунктовъ, расположенныхъ въ концѣ пояса. Даже и для желѣзныхъ дорогъ установленіе поясовъ не представляетъ особенныхъ удобствъ, кромѣ развѣ упрощенія билетной системы.

Градаціонные тарифы.

Хотя поясной тарифъ, по примѣру конно-желѣзныхъ дорогъ, и могъ-бы быть примѣненъ на короткихъ разстояніяхъ, тѣмъ не менѣе, таковой не отвѣчалъ-бы условію пониженія ставокъ по мѣрѣ увеличенія протяженія. Для достиженія этого, слѣдовало-бы, по мѣрѣ возрастанія протяженія пути, увеличивать и самую длину пояса, оставляя въ тоже время безъ измѣненія, обусловлен-

ную для каждаго пояса, дополнительную ставку и такимъ образомъ, для опредѣленной единицы пути, въ зависимости отъ длины самаго пояса, получилась-бы уменьшенная единичная ставка.

Тѣхъ же результатовъ можно достигнуть, если съ существующихъ тарифныхъ единицъ, по мѣрѣ увеличенія разстоянія пути, будетъ производиться, на извѣстномъ разстояніи постепенно увеличивающаяся, процентная скидка обусловленнаго размѣра. Оба эти тарифа, по способу ихъ вычисленія, называются *градаціонными* (ступеньчатыми, Staffel-Tarif). Построенные этимъ способомъ тарифы вполнѣ отвѣчали-бы, какъ интересамъ публики, такъ и желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи увеличенія сборовъ и усиленія пассажирскаго движенія.

Подраздѣленіе сообщеній.

При установленіи тарифовъ слѣдуетъ имѣть въ виду то обстоятельство, что значенію, придаваемому въ товарномъ сообщеніи цѣнѣ груза, въ пассажирскомъ сообщеніи соотвѣтствуетъ та денежная затрата, которая производится для достиженія извѣстной цѣли путешествія. По различнымъ цѣлямъ путешествій, желѣзнодорожныя поѣздки можно подраздѣлить на слѣдующія три самостоятельныя группы:

1) окрестное или подгородное сообщеніе съ мѣстностями, расположенными вблизи большихъ городовъ;

2) мѣстное сообщеніе — между торговыми и промышленными центрами; и

3) сообщеніе для путешествій на значительныхъ разстояніяхъ — дальное сообщеніе.

Площадь *окрестнаго сообщенія* обусловливается, съ одной стороны, временемъ необходимымъ для проѣзда, а съ другой — стоимостью самаго проѣзда, изъ коихъ послѣдняя, собственно говоря, имѣетъ въ этомъ случаѣ рѣшающее значеніе. Слѣдовательно, удешевленіемъ проѣзда площадь этого сообщенія можетъ быть увеличена, что, въ свою очередь, повлечетъ за собою также увеличеніе самаго протяженія путешествій. Установленіемъ таковаго сообщенія, людямъ съ ограниченными средствами предоставляется возможность селиться въ окрестностяхъ многолюдныхъ городовъ, что даетъ имъ средство пользоваться болѣе дешевыми и здоровыми квартирами и, вообще, лучшими условіями жизни и, въ тоже время, имѣть дешевый, ускоренный пере-

ѣздъ до мѣстъ ихъ занятій. Кромѣ того, это облегчаетъ также городскимъ жителямъ дачную жизнь и развиваетъ увеселительныя поѣздки въ окрестности.

По своему характеру окрестное сообщеніе несомнѣнно заслуживаетъ особеннаго вниманія со стороны желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ сообщеніи было-бы вполнѣ цѣлесообразно упразднить обратные билеты и ввести возможно дешевыя ставки для отдѣльныхъ поѣздокъ, съ предоставленіемъ пассажиру права пріобрѣтать на станціи отправленія одновременно и билетъ для обратнаго пути.

Ставки для подобнаго проѣзда могли-бы быть опредѣлены по поясамъ, въ зависимости отъ разстоянія и густоты населенія данной мѣстности. Кромѣ того, было-бы не безполезно ввести для окрестнаго сообщенія абонементные билеты на болѣе или менѣе продолжительные сроки. Хотя продолжительность путешествія въ окрестномъ сообщеніи не имѣетъ особо важнаго значенія, тѣмъ не менѣе, въ интересахъ публики, слѣдовало-бы установить для опредѣленныхъ часовъ дня ускоренные поѣзда, такъ какъ пассажиры короткихъ протяженій, отправляясь ежедневно на свои служебныя и иныя занятія и расчитывая чуть не каждую минуту своего пути, не могутъ, подобно пассажирамъ, ѣдущимъ на длинныхъ протяженіяхъ, относиться съ такимъ спокойствіемъ ко времени своего пребыванія въ вагонѣ, а напротивъ, смотрятъ на свое путешествіе, какъ на неизбѣжное зло, съ которымъ сопряжено прибытіе въ городъ и затѣмъ возвращеніе къ ихъ домашнему очагу. Кромѣ того, ускоренный ходъ поѣзда въ окрестномъ сообщеніи далъ-бы возможность, съ усиленіемъ движенія, увеличить обращеніе подвижнаго состава.

Предѣльными пунктами для *мѣстнаго торговопромышленнаго сообщенія* являются, по преимуществу, торговые и промышленные центры, или-же мѣста нахожденія уѣздныхъ и губернскихъ административныхъ и судебныхъ учрежденій, чѣмъ, собственно, и обусловливается районъ этого сообщенія. Пониженіе проѣздной платы для мѣстнаго сообщенія можетъ вызвать значительное увеличеніе лишь числа поѣздокъ, а никакъ не площади самыхъ сообщеній.

Для этого сообщенія, которое можетъ быть также названо *сосѣднимъ*, введеніе системы особо пониженнаго тарифа, установленнаго въ зависимости отъ густоты населенія и разстояній между

станціями, было-бы особенно цѣлесообразнымъ. При такой мѣрѣ, дешевизна тарифовъ значительно повліяла-бы на увеличеніе числа поѣздокъ, такъ какъ, даже при слабомъ населеніи данной мѣстности, потребность сообщенія, какъ сосѣднихъ станцій между собою, такъ и съ ближайшими торгово-промышленными и административными центрами не только всегда будетъ существовать, но и постепенно возрастать. Все то, что говорилось раньше о билетахъ съ обратнымъ путемъ и о билетахъ абонементныхъ, должно имѣть мѣсто и въ сосѣднемъ сообщеніи.

Значеніе времени въ этомъ сообщеніи не такъ важно, ибо пассажиръ, отправляясь по своимъ дѣламъ въ торгово-промышленный или административный пунктъ, заранѣе расчитываетъ пожертвовать на свои дѣла цѣлый день; для него важно лишь условіе возможности возвратиться домой къ ночи. Ускоренные поѣзда не играютъ въ этомъ сообщеніи такой роли, какъ въ окрестномъ сообщеніи, почему перевозка пассажировъ могла-бы производиться какъ въ смѣшанныхъ, такъ и въ обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздахъ, останавливающихся на всѣхъ промежуточныхъ станціяхъ. Упраздненіе въ этихъ именно поѣздахъ вагоновъ перваго класса было-бы вполнѣ цѣлесообразно. Само собою разумѣется, что подъ словами „мѣстное сообщеніе“ не слѣдуетъ, въ данномъ случаѣ, понимать сообщенія по всему протяженію значительныхъ желѣзнодорожныхъ линій, а лишь сообщеніе отъ любой изъ станцій на разстояніи не свыше опредѣленнаго разстоянія; протяженія свыше этого предѣла должны быть отнесены къ слѣдующей группѣ.

Дальнее сообщеніе, служащее для развитія путешествій между торговыми пунктами, расположенными внутри или внѣ даннаго государства, а также для пользованія цѣлебными водами и морскимъ купаньемъ, для совершенія увеселительныхъ поѣздокъ, для путешествій, предпринимаемыхъ съ цѣлью ознакомленія съ народами и странами, могло-бы вызвать, чрезъ удешевленіе проѣзда, значительное расширеніе площади самыхъ путешествій.

Для дальняго сообщенія примѣненіе градаціоннаго тарифа казалось-бы единственно правильнымъ. Но такъ какъ въ этомъ сообщеніи время, проведенное въ пути, имѣетъ особенное значеніе, въ виду возростанія побочныхъ расходовъ при продолжитель-

ности путешествія и, на оборотъ, уменьшенія таковыхъ при ускоренномъ передвиженіи, то, принимая во вниманіе увеличенный для такихъ поѣздовъ размѣръ эксплоатаціонныхъ расходовъ, было-бы справедливо за проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ назначить болѣе высокую плату, сообразно съ удобствами и скоростью этихъ поѣздовъ.

Дополнительную плату за проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ не слѣдовало-бы однако назначить слишкомъ высокую; она должна быть соразмѣрена такимъ образомъ, чтобы и пассажирамъ третьяго класса, за предѣлами извѣстныхъ разстояній, была дана возможность пользоваться выгодами отъ сбереженія времени.

Установленіе билетовъ для круговыхъ путешествій.

Сверхъ того, для дальнихъ путешествій, превышающихъ опредѣленное, болѣе или менѣе значительное протяженіе, цѣлесообразно устанавливать билеты круговыхъ путешествій съ болѣе пониженными, противъ установленныхъ градаціонными тарифами, ставками. Маршруты такихъ путешествій и самыя путешествія могли-бы комбинироваться или самими пассажирами (составныя круговыя путешествія), или-же по усмотрѣнію желѣзныхъ дорогъ. Для такого рода путешествій, полезно ввести билеты съ пониженными, противъ градаціоннаго тарифа, ставками и съ предоставленіемъ, въ видахъ дальнѣйшихъ облегченій, пассажирамъ права на проѣздъ за ту-же цѣну въ скорыхъ поѣздахъ.

Допущеніе вагоновъ III кл. въ скорыхъ поѣздахъ.

Что-же касается вопроса о допущеніи и на какихъ именно протяженіяхъ, проѣзда въ скорыхъ поѣздахъ также пассажирамъ третьяго класса и о размѣрѣ дополнительной за таковой проѣздъ платы, то вполнѣ раздѣляю мнѣніе по сему предмету Парижскаго международнаго Конгресса 1890 года, а именно: въ скорыхъ поѣздахъ, имѣющихъ значеніе въ международномъ, т. е. соединяющемъ два и болѣе государства, сообщеніи, третій классъ должно или вовсе исключить или-же, если и допустить, то только на значительныхъ разстояніяхъ отъ такихъ станцій отправленія и до такихъ лишь станцій назначенія, для коихъ, по росписаніямъ, назначены болѣе продолжительныя остановки поѣздовъ.

Безплатная перевозка обусловленнаго количества пасс. багажа.

Остается еще обсудить одинъ вопросъ, котораго я пока не касался, но который, въ обсужденіяхъ реформы пассажирскихъ тарифовъ, затрогивался какъ многими изъ экономистовъ, такъ и практическими преобразователями тарифной системы,

причемъ, въ общемъ, ихъ взгляды на этотъ вопросъ были схожи, а именно: вопросъ объ отмѣнѣ права на безплатный провозъ части пассажирскаго багажа.

Безплатная перевозка багажа заимствована изъ порядковъ, установившихся для существовавшихъ, до открытія желѣзныхъ дорогъ, почтовыхъ каретъ-омнибусовъ. Ручная кладь, за недостаткомъ мѣста, не находила помѣщенія внутри почтовой кареты, и для нея необходимо было отводить особое мѣсто позади, или на верху кареты.

Въ то время какъ въ Англіи, Франціи, въ Сѣверной Германіи и у насъ въ Россіи допущенъ льготный вѣсъ багажа, въ Италіи, Швейцаріи, Южной Германіи и въ нѣкоторыхъ другихъ государствахъ, таковой или совсѣмъ не допускался, или-же, если и былъ сначала допущенъ, то впослѣдствіи отмѣненъ. Противники безплатнаго провоза багажа, въ подтвержденіе своего мнѣнія о необходимости отмѣны этой льготной перевозки, приводятъ то обстоятельство, что такой порядокъ влечетъ за собою крайнюю несправедливость по отношенію къ многочисленнымъ пассажирамъ третьяго класса, которые, по неимѣнію при себѣ багажа, обыкновенно не пользуются этою льготою и тѣмъ самымъ какъ-бы оплачиваютъ это право для пассажировъ I и II классовъ. Кромѣ того, не разъ высказывалось мнѣніе, что упраздненіе льготнаго багажа повліяетъ на увеличеніе сборовъ, чѣмъ пополнится, вызванная пониженіемъ тарифа, недовыручка. Всѣ доводы за отмѣну права безплатнаго провоза багажа, по моему мнѣнію, не достаточно убѣдительны. Та причина, по которой такая перевозка позаимствована отъ почтовыхъ каретъ, существуетъ и понынѣ. Пассажиры, берущіе въ настоящее время съ собою въ вагонъ лишь самыя необходимыя въ пути вещи, съ отмѣною безплатнаго провоза багажа, постараются помѣстить около себя по возможности бо́льшее количество багажа, подъ видомъ ручной клади, чѣмъ неминуемо стѣснятъ другихъ пассажировъ, прибывшихъ позже, ибо всѣ свободныя мѣста вагона окажутся занятыми кладью прибывшихъ на поѣздъ раньше, каковое обстоятельство вызоветъ справедливый ропотъ на недостатокъ удобствъ. Нельзя ожидать какого-либо увеличенія въ желѣзнодорожныхъ сборахъ отъ отмѣны этой льготы, ибо, какъ ни странно

кажется это на первый взглядъ, результатомъ такого мѣропріятія явится стремленіе пассажировъ высшихъ классовъ къ сбереженію путевыхъ издержекъ чрезъ ограниченіе количества своего багажа, хотя тѣ же пассажиры, пользуясь этою льготою, не задумываются надъ количествомъ своего багажа и охотно платятъ за излишекъ его противъ льготнаго вѣса.

Сверхъ того, при условіи общаго пониженія пассажирскихъ тарифовъ, на пассажировъ высшихъ классовъ, съ отмѣною льготнаго вѣса багажа, былъ-бы несправедливо сдѣланъ нѣкотораго рода налогъ въ сравненіи съ пассажирами третьяго класса, что, въ свою очередь, можетъ вызвать еще большую убыль въ количествѣ пассажировъ первыхъ двухъ классовъ, число коихъ и безъ того уже постепенно уменьшается; почему, сдѣланное удешевленіе проѣзда этою мѣрою будетъ какъ-бы уничтожено, ибо съ тарифной точки зрѣнія—лишеніе пассажировъ высшихъ классовъ права на безплатный провозъ багажа въ сущности равносильно повышенію стоимости проѣзда въ вагонахъ этихъ классовъ.

Для устраненія случаевъ переполненія пассажирскихъ вагоновъ ручною кладью и освобожденія пассажировъ отъ стѣсненій, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, на одной изъ конференцій германскаго желѣзнодорожнаго союза было внесено предложеніе о присвоеніи билетамъ круговыхъ путешествій льготы въ видѣ безплатнаго провоза опредѣленнаго количества багажа, но, вслѣдствіе сопротивленія представителей южно-германскихъ дорогъ, мѣра эта не осуществилась.

Несомнѣнно, что существованіе обусловленнаго льготнаго вѣса багажа вызываетъ крайне стѣснительное для пассажировъ правило, по которому каждый пассажиръ, желающій воспользоваться этою льготою, предварительно сдачи своей клади, обязанъ запастись билетомъ въ подлежащей станціонной кассѣ. Правило это можетъ встрѣтить затрудненія только при значительномъ стеченіи публики на станціяхъ большихъ городовъ. Для устраненія этого, можно было-бы разрѣшить въ такихъ пунктахъ продажу билетовъ не только въ помѣщеніи самыхъ станцій, но и въ нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ, напримѣръ на городскихъ станціяхъ и въ первоклассныхъ гостинницахъ, съ предоставленіемъ симъ послѣднимъ также права на пріемъ и самаго багажа, какъ это дѣлается заграницею.

Тарифъ на перевозку багажа.

Провозная плата за багажъ довольно высока, что въ значительной степени повышаетъ стоимость проѣзда на дальнихъ разстояніяхъ. Эта и безъ того уже высокая плата увеличивается еще тѣмъ, что излишекъ багажа расчитывается не по дѣйствительному его вѣсу, а, какъ это принято въ большинствѣ государствъ, съ округленіемъ до полныхъ десятковъ вѣсовыхъ единицъ и за каждую единицу пути.

Впрочемъ, безразлично, будетъ-ли оставленъ въ силѣ обусловленный льготный вѣсъ багажа, или-же таковой отмѣнится, все-таки казалось-бы справедливымъ, чтобы, находящійся въ тѣсной связи съ общею стоимостью путешествія, тарифъ на багажъ былъ разработанъ при соблюденіи тѣхъ-же основаній, какъ и платы за перевозку самихъ пассажировъ, т. е., чтобы и для багажа былъ назначенъ градаціонный тарифъ.

Въ послѣдующемъ отдѣлѣ приводятся существующіе въ разныхъ государствахъ тарифы, равно какъ и проектируемыя въ нѣкоторыхъ изъ нихъ или уже произведенныя тарифныя реформы, съ указаніемъ, на сколько теоріи реформаторовъ, и въ особенности Д-ра Энгеля, получили практическое примѣненіе, а также, на сколько приведенныя соображенія оправдались пока на дѣлѣ.

III.

Пассажирскіе тарифы.

Проектированныя и частью осуществленныя тарифныя реформы.

ВЕНГРІЯ.

Побудительныя причины къ реформѣ пассажирскаго тарифа на Правительственныхъ жел. дорогахъ.

Поступавшія со всѣхъ сторонъ заявленія съ требованіемъ преобразованія пассажирскаго тарифа и значительное число представленныхъ теоретическихъ по сему предмету проектовъ, изъ коихъ особое вліяніе имѣлъ проектъ Д-ра Энгеля, заставили Правленіе Венгерскихъ Правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ приняться за это дѣло съ практической стороны, что тѣмъ болѣе было необходимо, такъ какъ въ послѣдніе годы, предшествовавшіе произведенной въ 1889 г. реформѣ пассажирскаго тарифа, въ Венгріи обнаружился застой въ развитіи пассажирскаго сообщенія, между тѣмъ какъ товарное сообщеніе постепенно росло. Хотя, въ 1885 году, пассажирское сообщеніе и увеличилось по случаю бывшей въ предѣлахъ государства выставки, въ послѣдующіе, однако, затѣмъ годы оно опять значительно сократилось, а именно: въ 1886 было 5.916,856, въ 1887—5.088,776 и въ 1888 г.—5.047,494 пассажировъ*). Содѣйствующія вообще

*) Vortrag des Ministerialraths Schober, Director der Ungarischen Staatsbahnen in der Gesellschaft für Eisenbahnkunde. Berlin 1890.

развитію сообщенія мѣропріятія, какъ напр., введеніе обратныхъ билетовъ, абонементовъ и прочія льготы особыхъ успѣховъ не имѣли. Правда, сообщеніе увеличилось, но и то лишь въ извѣстныхъ районахъ, доходность же дорогъ существенно не измѣнилась.

На Венгерскихъ Правительственныхъ дорогахъ приходилось среднимъ числомъ на одинъ километръ 70.000 пассажировъ въ годъ (противъ 250.000 пассажировъ на прусскихъ дорогахъ), а сборъ составлялъ 3.000 мрк. на километръ (противъ 8.400 мрк. въ Пруссіи). На каждаго человѣка всего народонаселенія Венгріи приходилось 0,7 путешествій (въ Пруссіи—6), среднее же протяженіе пройденнаго пассажирами пути, при 17 милліонахъ жителей и 10.000 километровъ желѣзнодорожной сѣти, составляло 60 километровъ (въ Пруссіи 26 километровъ).

По принятіи въ 1867 г. желѣзныхъ дорогъ отъ Австріи, Венгерскія дороги въ первое время придерживались ставокъ Австрійскихъ жел. дорогъ, составлявшихъ за милю: 17,5 крейц. для III кл., 26,35 для II кл. и 35 крейцеровъ для I класса. По введеніи метрической системы, были опредѣлены ставки для III кл. въ 2,5 кр., для II кл. въ 3,5 кр. и для I кл. въ 5 кр. съ пассажира и километра. Въ 1875 году былъ введенъ 10% государ. налогъ, который въ 1881 году увеличенъ до 15%, а въ 1887 до 18%. Кромѣ того, взимался еще, общій для Австріи и Венгріи 2% сборъ, такъ что весь сборъ составлялъ 20%, вслѣдствіе чего тарифъ былъ выше, чѣмъ во многихъ другихъ государствахъ, такъ напр., на 30% выше прусскаго и на 50% выше бельгійскаго тарифа. Средняя ставка съ пассажира и километра составляла 4,2 пфен., противъ 3,2 пф. въ Пруссіи.

До 1 Августа 1889 г., времени введенія въ дѣйствіе пояснаго тарифа, на венгерскихъ ж. дорогахъ существовали для обыкновенныхъ и скорыхъ поѣздовъ, включая государственный сборъ, слѣдующія ставки съ пассажиро-километра: для III кл. 3 кр.=1,86 к. зол.; для II кл. 4,20 кр.=2,60 к. зол. и для I кл. 6 кр.=3,72 к. зол., а для товаро-пассажирскихъ

поѣздовъ: для III кл. 1,80 кр.=1,12 коп. зол.; для II кл. 3,60 кр. = 2,23 коп. зол. и для I кл. 5,40 кр. = 3,35 коп. зол.

Валовая выручка съ пассажирскаго движенія на правительственныхъ ж. дорогахъ, до введенія пояснаго тарифа.

Въ предпослѣднемъ году до введенія пояснаго тарифа, вся выручка отъ пассажирскаго сообщенія на Венгерскихъ Правительственныхъ дорогахъ составляла 8,6 мил. гульд., при 5 мил. пассажировъ, изъ коихъ: 5% проѣхало 12 килом. (=0,7% всей выручки, т. е.57,000 гульд.), 25% проѣхало 25 килом. (=5% всей выручки, т. е. 405,000 гульд.), 3% проѣхало свыше 225 кил. (= 15% всей выручки, а именно 1.300,000 гульд.) и 1% — проѣхало свыше 300 килом.

Произведенными, съ цѣлью развитія пассажирскаго сообщенія, разслѣдованіями доказано, что прежде всего слѣдовало бы измѣнить сообщеніе между сосѣдними станціями, т. е. ближнее сообщеніе (Nachbarverkehr), которое можетъ быть значительно развито. Сообщеніе это сосредоточивалось только въ окрестностяхъ большихъ городовъ, между тѣмъ и маленькіе города также имѣютъ свой районъ сообщенія, развитіе коего заслуживаетъ также вниманія. Что увеличеніе движенія можетъ быть достигнуто установленіемъ умѣренной платы для ближняго сообщенія, доказано опытомъ, сдѣланнымъ конно-желѣзными дорогами. Будапештскія конно-желѣзныя дороги понизили свой тарифъ съ 10 на 6 крейц., и число пассажировъ возросло съ 8 мил. до 10 мил., между тѣмъ какъ сѣть Правительственныхъ дорогъ имѣла лишь 5 мил. пассажировъ.

Вышеприведенныя цифры доказываютъ, что дальнѣйшимъ мѣропріятіемъ должно быть удешевленіе пассажирскаго тарифа, особенно на дальнія разстоянія, т. е. на разстоянія отъ 200 до 300 килом. и свыше. За протяженіе Клаузенбургъ-Будапештъ причиталось, согласно тарифу, за билетъ II класса 40 гульд., какую цѣну большинство населенія не въ состояніи было платить. При составленіи проекта пояснаго тарифа было обращено также вниманіе на упрощеніе билетной службы и контроля. За основное правило принято считать каждую станцію за центръ пояса.

Прежняя доходность пассажирскаго сообщенія составляла 8.600.000 гульденовъ. Если-бы, по введеніи новаго тарифа съ удешевленными ставками, число путешествующихъ не увеличилось до желаемыхъ размѣровъ, то получилась бы недовыручка въ размѣрѣ около 2 милліоновъ гульденовъ.

Эта недовыручка, по мнѣнію докладчика, могла бы покрыться слѣдующими доходами:

отъ ожидаемаго увеличенія, по крайней мѣрѣ на 15%, пассажирскаго движенія	880.000 гульд.
отъ улучшенія замѣщенія числа предложенныхъ въ скорыхъ поѣздахъ мѣстъ. . .	100.000 „
отъ перехода части пассажировъ изъ низшаго класса вагоновъ въ высшій	140.000 „
отъ повышенія платы за проѣздъ чрезъ тарифораздѣльный пунктъ Будапештъ . . .	100.000 „
отъ увеличенія доходовъ по багажному сообщенію, вслѣдствіе отмѣны безплатнаго провоза багажа	200.000 „
Всего . .	1.420.000 гульд.

Такъ какъ и при такомъ подсчетѣ оказывалась недовыручка въ 600.000—700.000 гульд., то таковая могла бы быть покрыта лишь увеличеніемъ на 25% всего пассажирскаго движенія.

Система пояснаго тарифа Венгерскихъ жел. дорогъ.

Новый поясной пассажирскій тарифъ разработанъ на нижеслѣдующихъ основаніяхъ, давшихъ въ тоже время возможность значительно упростить билетную службу и контроль.

При составленіи тарифа принято въ основаніе 14 поясовъ. Первый поясъ длиною въ 25 килом., затѣмъ слѣдуютъ 10 поясовъ по 15 килом., такъ что XI поясъ кончается на 175 килом., XII и XIII поясы длиною по 25 килом. каждый, а къ XIV поясу принадлежитъ каждое путешествіе свыше 225 килом. до предѣловъ желѣзнодорожной сѣти.

Рядомъ съ этими 14 поясами, для дальнихъ путешествій, составляющими особую группу, установлена еще вторая группа для ближняго сообщенія, раздѣленная на 2 пояса. Этотъ общій тарифъ установленъ не только на Венгерскихъ Правительственныхъ дорогахъ, но и на Загорянской, Сѣверо-Восточной и венгерской линіи Кашау-Одербергской дороги. Къ I поясу ближняго сообщенія принадлежитъ, въ большинствѣ случаевъ, протяженіе отъ станціи отправленія, принимая за таковую даже остановочный пунктъ (платформу), до слѣдующей ближайшей станціи или ближайшаго за нею остановочнаго пункта (платформы), а ко II поясу — протяженіе отъ станціи отправленія, или остановочнаго пункта (платформы), до второй слѣдующей станціи, или ближайшей за нею платформы. Билеты для ближняго сообщенія дѣйствительны только для обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ. Желающіе воспользоваться скорымъ или курьерскимъ поѣздами для проѣзда до ближайшей, или слѣдующей за нею станціи, должны взять билетъ, установленный для дальнихъ путешествій.

Какъ въ дальнемъ, такъ и въ ближнемъ сообщеніяхъ, разстояніе отъ платформы до слѣдующей станціи, или на оборотъ, отъ станціи до пассажирской платформы, въ расчетъ, при исчисленіи пассажирской платы, не принимается; поэтому, на такомъ маломъ разстояніи перевозится безплатно также пассажиръ, ѣдущій по билету, установленному для дальнихъ путешествій.

Будапештскія станціи, а также станція Загребъ (Аграмъ) (если путешествіе совершается чрезъ Сиссекъ) составляютъ тарифораздѣльные пункты, такъ что при путешествіяхъ, совершаемыхъ за предѣлы этихъ станцій, пассажирская плата исчисляется отдѣльно за протяженіе отъ станціи отправленія до Будапешта, или до станціи Аграмъ (въ сообщеніи чрезъ Сиссекъ) и отдѣльно отъ этихъ пунктовъ до станціи назначенія.

За исключеніемъ двухъ послѣднихъ поясовъ, тарифъ построенъ на основаніи ариѳметической прогрессіи; переотправки не возможны. Цѣны за проѣздъ всѣхъ трехъ классовъ вагоновъ относятся между собою какъ 1 : 1,6 : 2. Въ нижеприведенной таблицѣ цѣны поясныхъ билетовъ сопоставлены съ прежними цѣнами.

Провозная плата въ гульденахъ.

Сравнительная таблица ставокъ пояснаго тарифа съ прежними ставками.

Поясы.	Километры.	Курьерскій поѣздъ.			Пассаж. поѣздъ.			Товаро-пассаж. поѣздъ.		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III
I	1—25	0,60	0,50	0,30	0,50	0,40	0,25	0,50	0,40	0,25
	*8	0,60	0,40	0,30	0,50	0,30	0,20	0,40	0,30	0,20
	25	1,80	1,20	0,90	1,50	1,10	0,80	1,40	0,90	0,60
II	26—40	1,20	1,00	0,60	1,00	0,80	0,50	1,00	0,80	0,50
	26	1,80	1,30	0,90	1,60	1,10	0,80	1,40	0,90	0,60
	40	2,80	2,00	1,40	2,40	1,70	1,20	2,20	1,50	0,90
III	41—55	1,80	1,50	0,90	1,50	1,20	0,75	1,50	1,20	0,75
	41	2,90	2,00	1,40	2,50	1,70	1,20	2,20	1,50	0,90
	55	3,80	2,70	1,90	3,30	2,30	1,70	3,00	2,00	1,20
IV	56—70	2,40	2,00	1,20	2,00	1,60	1,00	2,00	1,60	1,00
	56	3,90	2,80	2,00	3,40	2,40	1,70	3,00	2,00	1,20
	70	4,90	3,50	2,50	4,20	3,00	2,10	3,80	2,50	1,50
V	71—85	3,00	2,50	1,50	2,50	2,00	1,25	2,50	2,00	1,25
	71	5,00	3,50	2,50	4,30	3,00	2,10	3,90	2,60	1,60
	85	5,90	4,20	3,00	5,10	3,60	2,60	4,60	3,10	1,90
VI	86—100	3,60	3,00	1,80	3,00	2.40	1,50	3,00	2,40	1,50
	86	6,00	4,30	3,00	5,20	3,60	2,60	4,70	3,10	1,90
	100	7,00	4,90	3,50	6,00	4,20	3,00	5,40	3,60	2,20
VII	101—115	4,20	3,50	2,10	3,50	2,80	1,75	3,50	2,80	1.75
	101	7,10	5,00	3,50	6,10	4,30	3,00	5,50	3,70	2,20
	115	8,00	5,70	4,00	6,90	4,90	3,50	6,20	4,20	2,50
VIII	116—130	4,80	4,00	2,40	4.00	3,20	2,00	4,00	3,20	2,00
	116	8,10	5,70	4,10	7.00	4,90	3,50	6,30	4,20	2,50
	130	9,10	6,40	4,50	7,80	5,50	3,90	7,00	4,70	2,80
IX	131—145	5,40	4,50	2,70	4,50	3,60	2,25	4.50	3,60	2,25
	131	9,20	6,50	4,60	7,90	5,50	3,90	7,10	4,70	2,80
	145	10,10	7,20	5,10	8,70	6,10	4,40	7,90	5,20	3,20
X	146—160	6,00	5,00	3,00	5,00	4,00	2,50	5,00	4,00	2,50
	146	10,20	7,20	5,10	8,80	6,20	4,40	7,90	5,30	3,20
	160	11,20	7,90	5,60	9,60	6,80	4,80	8,70	5,80	3,50
XI	161—175	6,60	5,50	3,30	5,50	4,40	2,75	5,50	4,40	2,75
	161	11,30	8,00	5,60	9,70	6,80	4,90	8,70	5,80	3,50
	175	12,20	8,60	6,10	10,50	7,40	5,30	9,50	6,30	3,80
XII	176—200	7,20	6,00	3,60	6,00	4,80	3,00	6,00	4,80	3,00
	176	12,30	8,70	6,20	10,60	7,40	5,30	9,50	6,40	3,80
	200	14,00	9,90	7,00	12,00	8,40	6,00	10,80	7,20	4,30
XIII	201—225	8,40	6,50	4,20	7,00	5,30	3,50	7,00	5,30	3,50
	201	14,00	9,90	7,00	12,10	8,50	6,10	10 90	7,30	4,40
	225	15,70	11,10	7,90	13,60	9,50	6,80	12,20	8,10	4,90
XIV	226—	9,60	7,00	4,80	8,00	5,80	4,00	8,00	5,80	4,90
	226	15,80	11,20	7,90	13,60	9,50	6,80	12,20	8,20	4,90
	**731	46,30	32,60	23,20	44,00	30,80	22,00	39,60	26,40	15,90

Примѣчанія: *) По прежнему тарифу провозная плата взималась по крайней мѣрѣ за 8 килом.

**) Прежнія цѣны для проѣзда на протяженіи Будапештъ-Брашо.

Поставленныя противъ протяженій отдѣльныхъ поясовъ ставки выражаютъ цѣны по поясному тарифу, подъ ними приведены разстоянія и ставки прежняго тарифа.

Пониженіе платъ за пассажирскіе билеты.

Билеты пассажирскихъ поѣздовъ приблизительно на 20% дешевле билетовъ скорыхъ поѣздовъ. Билеты для поясовъ со II по XIV по цѣнѣ почти соотвѣтствуютъ прусскимъ билетамъ съ обратнымъ путемъ. Въ остальныхъ сообщеніяхъ цѣны близки къ бельгійскому тарифу. Пониженіе ставокъ противъ прежнихъ нормальныхъ цѣнъ составляетъ около 37—38%, но такъ какъ прежде существовали обратные билеты, которыхъ поясной тарифъ уже не имѣетъ, то фактически взимавшаяся тогда плата была на 17% ниже нормальныхъ цѣнъ, почему разница между ставками пояснаго тарифа и дѣйствительно взимавшеюся прежнею платою составляетъ лишь 20%.

При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что въ цѣны поясныхъ билетовъ, по прежнему, включенъ, составляющій 20% провозной платы, государственный сборъ. Дѣйствительное пониженіе на 20% провозной платы не можетъ считаться большимъ рискомъ, потому что такое же пониженіе цѣнъ дало въ свое время хорошіе результаты на Французскихъ и Австрійскихъ Правительственныхъ дорогахъ.

Въ ближнемъ сообщеніи для обоихъ поясовъ установлены слѣдующія ставки:

III кл.	II кл.	I кл.
для I пояса		
10 кр.=6,20 к.зол.;	15 кр.=9,30 к.зол.;	30 кр.=18,60 к. зол.
для II пояса		
15 кр.=9,30 к. зол.;	22 кр.=13,64 к. зол.;	40 кр.=24,80 к. зол.

Билеты для перваго пояса понижены на 55%, а для втораго на 68% противъ прежнихъ цѣнъ.

Для нѣкоторыхъ протяженій дальняго сообщенія, пониженія весьма значительны. Такъ напр., при разстояніи въ 1000 килом. (XIV поясъ) для билета пояснаго тарифа пониженіе противъ прежнихъ цѣнъ составляетъ 85%, а при разстояніи въ 500 килом. 77%. Среднее пониженіе для билетовъ XIV пояса составляетъ 55%, за начальное протяженіе пояса=226 килом.—37%.

Въ поясномъ тарифѣ предусмотрѣны, изъ-за сельско-хозяйственныхъ и соціальныхъ причинъ, еще дальнѣйшія пониженія. Такъ напр., артели рабочихъ въ 30 человѣкъ, партіи же полевыхъ рабочихъ, начиная уже съ 10 человѣкъ, перевозятся за половинную плату.

Многія Венгерскія земскія дороги ввели поясной тарифъ одновременно съ Правительственными дорогами, причемъ результаты оказались тѣ же, что и на Правительственныхъ дорогахъ.

Новымъ пассажирскимъ тарифомъ не только достигнуто значительное упрощеніе въ билетной и багажной службахъ, но и получилась возможность пріобрѣтать билеты безъ всякой давки предъ билетными кассами.

Виды пассажирскихъ билетовъ.

На линіяхъ Венгерскихъ Правительственныхъ дорогъ установлены для сообщенія между станціями три рода билетовъ: одинъ для ближняго и два для дальняго сообщенія.

Билеты для ближняго сообщенія.

Билеты для ближняго сообщенія отпечатаны, по нижеприведенному образцу, въ количествѣ 10 штукъ на одномъ листѣ, пробитомъ для отдѣленія одного билета отъ другаго.

Лицевая сторона.

A 000,001	**Кор.-Венг. ж. дорогъ.** I. ближ. сообщ. Станціи отправленія. **I. кл.** **30 Кр.**

Оборотная сторона.

Билетъ этотъ даетъ право проѣзда въ обыкновенномъ пасс. поѣздѣ и притомъ лишь въ чертѣ указаннаго въ билетѣ пояса, и не принимается въ зачетъ платы за болѣе далекое разстояніе. Пассажиръ съ билетомъ опредѣленнаго пояса, признается въ слѣдующемъ поясѣ не имѣющимъ билета. Билетъ отбирается на оконечной станціи пути.

Лицевая сторона билета гильошированная и желтаго цвѣта для I кл., зеленаго — для II кл. и коричневаго — для III класса.

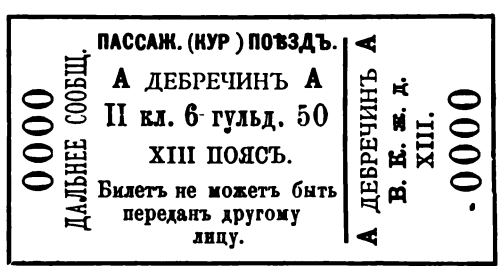
Шрифтъ для I пояса—черный, для II—красный.

Дѣтскіе билеты III кл. отличаются отъ билетовъ для взрослыхъ тѣмъ, что на правой сторонѣ билета находится негильошированная полоса въ 1 сант. ширины.

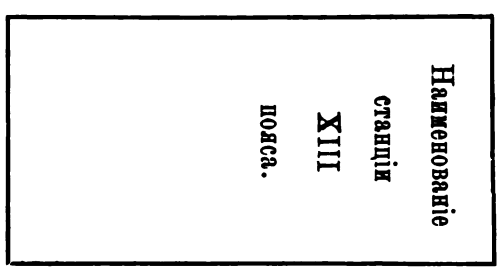
Станція отправленія обозначается станціоннымъ штемпелемъ.

На билетахъ ближняго сообщенія, выдаваемыхъ билетными кассами, обозначается штемпелемъ число и мѣсяцъ выдачи ихъ; если билеты куплены не въ билетной, а въ почтовой или телеграфной кассѣ, то таковые клеймятся сторожемъ при входѣ въ пассажирскій залъ, впрочемъ, предоставляется и самому пассажиру прописать на билетѣ чернилами день его отъѣзда.

Для дальняго сообщенія, какъ сказано выше, установлены билеты двухъ родовъ: билеты Эдмонсоновской системы и бланкетные билеты. Билеты для дальняго сообщенія.



Образецъ Эдмонсоновскаго билета.



Билеты I кл.—желтые, II кл.—зеленые, а III кл.—коричневые. Черта на правой сторонѣ указываетъ мѣсто, по которому билетъ разрѣзается для того, чтобы служить полубилетомъ.

На правой половинѣ, поперегъ билета обозначена станція отправленія.

На оборотной сторонѣ билета, для поясовъ съ I по XIII, обозначены оконечныя станціи различныхъ линій, до которыхъ, смотря по поясу, дѣйствительны билеты.

Билеты XIV пояса на оборотной сторонѣ снабжены примѣчаніемъ: „дѣйствительны до всѣхъ станцій Венгерскихъ Правительственныхъ дорогъ, за исключеніемъ станцій, лежащихъ за Будапештомъ, а также станцій, лежащихъ, при слѣдованіи чрезъ Сиссекъ, за Аграмомъ".

Билеты курьерскихъ поѣздовъ отличаются по внѣшности отъ билетовъ обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ тѣмъ, что на первыхъ проведена во всю длину широкая полоса въ 8 миллиметровъ ширины.

Контроль Эдмонсоновскихъ билетовъ производится кондукторами обычнымъ порядкомъ, чрезъ пробивку билетовъ щипцами.

Бланкетные билеты.

Бланкетные билеты на лицевой сторонѣ гильошированы для I кл.—желтымъ, для II кл.—зеленымъ, а для III кл.—коричневымъ цвѣтомъ; билеты для курьерскихъ поѣздовъ снабжены красной, во всю длину билета, полосой въ 1 сантиметръ.

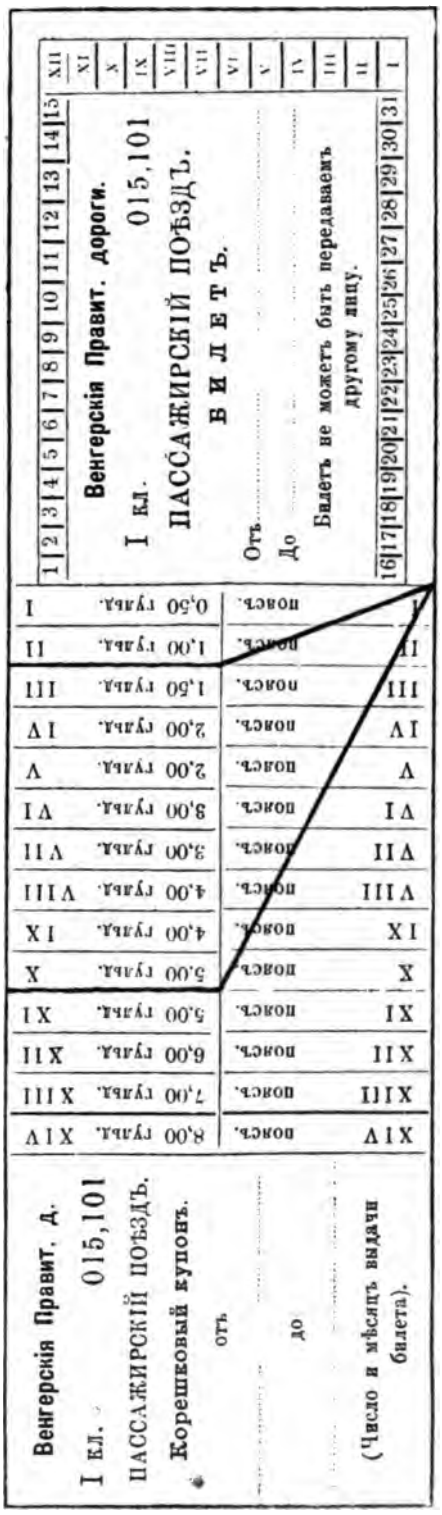
Бланкетные билеты (корешковые билеты) выдаются только для путешествій, предпринимаемыхъ отъ пункта выдачи билета до станціи одной изъ участвующихъ въ сообщеніи дорогъ и обратно. Поэтому, пассажира, пріобрѣтающаго такой билетъ всегда слѣдуетъ спросить о конечной станціи его путешествія, при чемъ онъ долженъ быть предупрежденъ о возможности получить также билетъ на обратный путь. По опредѣленіи пояса, въ которомъ находится станція назначенія, на самомъ билетѣ и на корешкѣ прописываются чернилами станціи отправленія и назначенія. День выдачи билета (мѣсяцъ и число) также отмѣчаются какъ въ корешкѣ, такъ и на оборотной сторонѣ билета. Эта формальность исполняется почтовыми и телеграфными отдѣленіями посредствомъ наложенія штемпеля, другіе же пункты выдачи билетовъ, кромѣ того, должны прибавить еще свою подпись или фирму.

Подлежащій выдачѣ пассажиру билетъ отдѣляется отъ всего бланка такимъ образомъ, что въ немъ оставляется столько поясныхъ купоновъ, за сколько уплачено. Изъ приведеннаго рядомъ образца усматривается, что, при выдачѣ билета до находящейся въ XIII поясѣ станціи, билетъ отрѣзается отъ корешка на обозначенномъ жирной чертой мѣстѣ.

Выдаваемые для III класса дѣтскіе билеты отдѣляются отъ бланка, какъ это указано въ образцѣ, жирной чертой противъ II и X поясовъ. Корешокъ съ оставшимися поясными купонами сохраняется для расчетовъ съ дорогами. Эти билеты не штемпелюются днемъ выдачи: число и мѣсяцъ путешествія обозначаются кондукторомъ тѣмъ, что пробиваются показанныя на поляхъ билета числа, причемъ арабскія цифры обозначаютъ число мѣсяца, а римскія — самый мѣсяцъ.

Бланкетные билеты выдаются станціями только для тѣхъ сообщеній, въ которыхъ, по незначитель-

Образецъ бланкетнаго билета.



ности пассажирскаго движенія, не имѣется билетовъ Эдмонсоновской системы; учрежденіями не желѣзнодорожными, какъ напр., почтовыми и телеграфными отдѣленіями, табачными магазинами, гостинницами и т. д., продаются исключительно бланкетные билеты.

Количество сортовъ пассажирскихъ билетовъ.

Самыя значительныя пассажирскія станціи имѣютъ всего только 92 вида билетовъ и этого количества достаточно для сообщенія со всѣми станціями Венгерскихъ Правительственныхъ дорогъ и притомъ во всѣхъ поѣздахъ, а именно: для ближняго сообщенія 2 поѣзда по 3 класса и дѣтскіе билеты III кл. ($2 \times 4 = 8$); для дальняго сообщенія на 14 поясовъ для скорыхъ и обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ по 3 класса ($14 \times 2 \times 3 = 84$).

На большихъ пассажирскихъ станціяхъ не имѣется бланкетныхъ билетовъ.

На маленькихъ пассажирскихъ станціяхъ, особенно на тѣхъ, гдѣ не останавливаются скорые поѣзда, вышеуказанное число видовъ билетовъ сокращается на половину и больше.

Какое упрощеніе достигнуто этимъ для билетной службы и контроля, видно уже изъ того, что на большихъ пассажирскихъ станціяхъ прежде имѣлось для продажи отъ 200 до 300 различныхъ билетовъ, на среднихъ станціяхъ отъ 100 до 150, а на маленькихъ станціяхъ отъ 60 до 80 различныхъ билетовъ.

Багажъ и багажныя квитанціи.

Такое же упрощеніе получилось и для багажнаго сообщенія. Безплатнаго провоза багажа нѣтъ.

Для принимаемаго къ отправленію, безъ взвѣшиванія, багажа предусмотрѣны 5 разныхъ багажныхъ квитанцій въ 25 и 50 крейц., въ 1, 2 и 4 гульд. Ставки эти основаны на особенности багажнаго тарифа, раздѣленнаго на 3 пояса и 3 степени вѣса, а именно, при вѣсѣ: *до 50 кл., до 100 кл. и свыше 100 кл.*

I поясъ до 55 килом.	25 крейц.	50 крейц.	1 гульд.
II » до 100 »	50 »	1 гульд.	2 »
III » свыше 100 »	1 гульд.	2 »	4 »

Багажныя квитанціи раздѣлены на 2 части, изъ коихъ лѣвая (квитанція) выдается пассажиру, а правая (ярлыкъ) наклеивается на багажное мѣсто.

На багажной квитанціи напечатано:

Венгерскія Правительственныя дороги.

№.....багажной квитанціи.

отъ.....

до.....

на принятое къ отправленію безъ взвѣшиванія багажное мѣсто.

На подлежащемъ наклейкѣ ярлыкѣ напечатано:

Венгерскія Правительственныя дороги.

№.....багажной квитанціи.

отъ.....

до.....

Сверхъ того, какъ на квитанціи, такъ и на ярлыкѣ обозначается провозная плата.

Во избѣжаніе ошибокъ, провозная плата напечатана крупнымъ шрифтомъ, притомъ на багажныхъ квитанціяхъ въ 25 кр.— черными, въ 50 крейц.— коричневыми, въ 1 гульд.—зелеными, въ 2 гульд.—желтыми и въ 4 гульд.—красными цифрами.

На оборотной сторонѣ багажной квитанціи напечатано:

«Багажное мѣсто выдается лишь по предъявленіи настоящей квитанціи. О потерѣ, поврежденіи или замѣнѣ одного багажнаго мѣста другимъ слѣдуетъ заявить при самой выдачѣ багажнаго мѣста. Въ остальномъ примѣняются дѣйствующія тарифныя правила и условія перевозки.

(Мѣсто для обозначенія числа и мѣсяца)».

Расчеты по багажнымъ квитанціямъ производятся такимъ же простымъ способомъ, какъ и расчеты по билетамъ.

Расчеты и контроль по перевозкѣ багажа.

Багажъ, сдаваемый къ перевозкѣ взвѣшеннымъ, а также багажныя мѣста, перевозимыя на чужія станціи, отправляются по обыкновеннымъ, общепринятымъ на дорогахъ, багажнымъ квитанціямъ.

Контроль по багажному сообщенію особенно простъ. Пять различныхъ сортовъ багажныхъ квитанцій выдаются багажнымъ артельщикамъ пачками въ 100 штукъ, по уплатѣ ими въ кассу причитающихся денегъ. Артельщики отмѣчаютъ сами въ квитанціяхъ и ярлыкахъ станцію назначенія.

На каждое багажное мѣсто наклеивается отдѣльный ярлыкъ и выдается отдѣльная квитанція. Статистика доказала, что средняя тарифная единица въ багажномъ сообщеніи составляетъ 1 гульденъ.

Результаты введенія поясной системы.

Введеніемъ вышеизложеннаго порядка сократился значительно и тарифный матеріалъ отдѣльныхъ станцій. На одномъ листѣ сосредоточенъ весь пассажирскій тарифъ станціи. Въ тарифѣ

заключаются всѣ станціи отъ I до XIII пояса; всѣ непоименованныя въ немъ станціи принадлежатъ къ XIV поясу. Километрическія разстоянія въ тарифѣ не приведены: въ нихъ нѣтъ и надобности, такъ какъ, при распредѣленіи станцій по поясамъ, на разстоянія строгаго вниманія не обращалось. Напротивъ, если, по условіямъ сообщенія, это оказывалось цѣлесообразнымъ, то станція съ разстояніемъ напр. въ 101 килом. относилась къ VI поясу, а не къ VII. Особеннаго вниманія заслуживаетъ то обстоятельство, что Будапештъ сдѣланъ тарифораздѣльнымъ пунктомъ. Будапештъ не только центръ политической и соціальной жизни, но и центръ торговли страны. Наблюденія многихъ лѣтъ доказали, что во внутреннемъ сообщеніи нѣтъ потребности ѣхать далѣе Будапешта. Путешествія кончались Будапештомъ. При такихъ обстоятельствахъ, предоставленіе дешевыхъ билетовъ для путешествій за Будапештъ было-бы равносильно премировкѣ такихъ путешествій, на что не имѣлось никакихъ причинъ. Географическое положеніе Будапешта оправдываетъ избраніе этого города тарифораздѣльнымъ пунктомъ. Будапештъ отстоитъ отъ пограничныхъ станцій на 360—400 километровъ; отъ самой отдаленной сѣверовосточной станціи на 440 километровъ, отъ румынской пограничной станціи на 730 килом., отъ пограничной станціи по направленію къ Бѣлграду—на 350 килом., отъ порта Фіуме—на 600 килом. и отъ Вѣны—на 270 килом. Такимъ образомъ, для транзитнаго сообщенія чрезъ Венгрію, длина пути до Будапешта значительно превышаетъ начальную длину разстоянія для XIV пояса.

Изъ разстоянія Вѣна—Будапештъ на Венгерскія дороги приходится 228 километровъ, а на Австрійскія Правительственныя дороги—42 километра. Дѣйствіе пояснаго тарифа, хотя и не переходитъ за венгерскую пограничную станцію, не смотря однако на это, не только удержаны билеты прямаго сообщенія, но вліяніе пояснаго тарифа распространено и до Вѣны, вслѣдствіе удешевленнаго на венгерскомъ протяженіи проѣзда. Для этого важнаго сообщенія между двумя столицами существовалъ, еще до введенія пояснаго тарифа, исключительно удешевленный пассажирскій тарифъ. Новымъ тарифомъ достигнуто, однако, дальнѣйшее пониженіе билетовъ на 20%. Для развитія сообщенія, погранич-

ная станція Брукъ перенесена изъ XIV пояса въ XIII. Число пассажировъ удвоилось, оно возросло съ 35,000 до 70,000 человѣкъ. Предоставленное для каждаго разоваго билета пониженіе привело къ значительно лучшимъ результатамъ, чѣмъ установленіе билетовъ съ обратнымъ путемъ.

Большое вліяніе оказалъ поясной тарифъ также на сообщеніе съ Фіуме. Незначительное, въ прежніе годы, число путешественниковъ изъ Будапешта въ Фіуме и обратно, въ первомъ же, по введеніи пояснаго тарифа, году возросло на 13,000 человѣкъ.

При этомъ нельзя не упомянуть, что самый дешевый путь изъ Берлина въ Римъ ведетъ чрезъ Будапештъ—Фіуме. Отъ Фіуме скорые пароходы за плату въ 5 гульд. доставляютъ путешественниковъ два раза въ недѣлю въ Анкону, откуда уже до Рима относительно близко.

Поясными тарифами Венгерскія Правительственныя дороги привлекли къ себѣ все транзитное сообщеніе на Румынію и изъ Румыніи. Доходность сообщенія чрезъ Трансильванію значительно увеличилась.

Кашау-Одербергская и Сѣверная-Венгерская ж. д.

Изъ частныхъ дорогъ, Кашау-Одербергская первая ввела на своихъ венгерскихъ протяженіяхъ поясной тарифъ, тотчасъ по разработкѣ таковаго. Къ поясному тарифу примкнула также, пріобрѣтенная въ послѣднее время Правительствомъ, Сѣверная Венгерская дорога.

Порядокъ расчетовъ между дорогами чрезвычайно простъ: Кашау-Одербергская дорога получаетъ 30% стоимости билетовъ касающагося ея сообщенія XIV пояса, между тѣмъ какъ за всѣ остальные билеты, каждая дорога получаетъ то, что̀ выручаетъ.

Финансовые результаты пояснаго тарифа.

Переходя засимъ къ разсмотрѣнію финансовыхъ результатовъ пояснаго тарифа, нельзя не замѣтить, что валовой сборъ далъ результаты, превзошедшіе даже лучшія ожиданія.

Поясной тарифъ введенъ въ Венгріи 1 Августа 1889 г.; при сравненіи періодовъ времени съ 1 Августа 1888 г. по 31 Іюля 1889 г., съ 1 Августа 1889 г. по 31 Іюля 1890 г. и съ 1 Августа 1890 г. по 31 Іюля 1891 г., получаются слѣдующіе результаты:

	въ 1888/89	въ 1889/90	въ 1890/91
Перевезено пасс.	5.000.000	15.575.600	18.497.700
Выручено отъ нихъ	9.047.000 гульд.	11.729.300 гульд.	12.856.900 гульд.
Выруч. за багажъ .	400.000 »	621.000 »	617.400 »
Выручено всего . .	9.447.000 гульд.	12.350.300 гульд.	13.474.300 гульд.

т. е. въ 1889/90 году, въ сравненіи съ 1888/89 г., выручено болѣе на 2.903.500 гульд., въ 1890/91 г., въ сравненіи съ 1889/90 г., болѣе на 1.124.000 гульд., въ сравненіи же съ выручкою 1888/89 г. болѣе на 4.027.300 гульденовъ.

АВСТРІЯ.

Прежде дѣйствовавшіе пассажирскіе тарифы.

Въ Австріи, до введенія поясной системы, дѣйствовали слѣдующіе пассажирскіе тарифы *):

На линіи Линцъ-Будвейсъ, первой Австрійской Правительственной жел. дорогѣ, въ началѣ было лишь два класса III и II, съ платою по 10 и 15 кр. золот. за милю.

Въ 1854 году, когда, согласно закону о концессіяхъ, были выданы концессіи на цѣлый рядъ желѣзныхъ дорогъ, введенъ и I классъ, съ платою въ двойномъ размѣрѣ платы III класса, т. е. въ 20 кр.; такимъ образомъ, ставки всѣхъ трехъ классовъ выражались въ 10, 15 и 20 крейцерахъ за милю.

Въ 1858 году, со введеніемъ австрійской кредитной валюты, означенныя выше ставки измѣнились въ 17,5; 26,25 и 35 кр., тарифъ, однако, былъ опредѣленъ въ цѣлыхъ числахъ 18, 27 и 36 кр. за милю.

Въ 1876 году введено метрическое измѣреніе и, въ то же время, сдѣланъ болѣе точный расчетъ провозной платы, послѣдствіемъ чего было установленіе на Елизаветинской жел. дороги ставокъ,

*) Vortrag des Generaldirectors v. Czedig, gehalten im Wiener Eisenbahnclub d. 24 Maerz 1891.

обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, въ 2,37; 3,56 и 4,75 кр. съ килом., для скорыхъ же поѣздовъ сдѣлана 20% надбавка.

Въ 1882 году, предпринявъ пониженіе пассажирскихъ платъ, Австрійскія Правительственныя жел. дороги ограничились тѣмъ, что, отбросивъ дробныя доли, замѣнили ставки въ 2,37; 3,56 и 4,75 кр., ставками:

для III кл. въ 2 кр. = 1,24 коп. зол.
„ II „ „ 3 „ = 1,86 „ „
„ I „ „ 4 „ = 2,48 „ „

съ пассажира и километра, перейдя такимъ образомъ, вновь на цѣлыя числа; одновременно съ этимъ были опредѣлены и ставки для обратныхъ билетовъ въ 1,5; 2,5 и 4 кр., выражавшіяся прежде въ 1,6; 2,4 и 3,8 кр.

Мотивы реформы пассажирскихъ тарифовъ Правительственныхъ ж. дорогъ

Принявъ въ свое вѣденіе значительное число частныхъ жел. дорогъ, Управленіе Австрійскихъ Правительственныхъ ж. д. приступило къ устраненію оказывавшихся въ тарифахъ разногласій; находя, въ то же время, невозможнымъ допустить, чтобы каждая изъ дорогъ, будучи подвѣдомственною одному и тому же Управленію, имѣла свой особый тарифъ, оно пришло къ сознанію въ необходимости коренной тарифной реформы.

Въ виду этого, Управленіе Австрійскихъ Правительственныхъ ж. д. понизило пассажирскую плату на 16—17% и установило, доступные по цѣнѣ, обратные билеты, при томъ уже не въ видѣ исключенія для Вѣны и нѣкоторыхъ другихъ значительныхъ городовъ, а вообще для каждой изъ тѣхъ станцій, пассажирское движеніе коихъ за предшествовавшій годъ превышало число 100 человѣкъ.

Не взирая на эти преобразованія, дѣйствовавшій пассажирскій тарифъ все-таки оказывался неудобнымъ какъ для публики, такъ и для желѣзныхъ дорогъ; неудобство его, главнымъ образомъ, заключалось въ массѣ бывшихъ въ употребленіи билетовъ. Дѣйствительно, при сравнительно незначительной въ то время сѣти Правительственныхъ жел. дорогъ, насчитывалось до 30 сортовъ различныхъ билетовъ. Всѣ они представляли собою для станцій извѣстнаго рода цѣнности, которыя необходимо было контролировать, что служило не малымъ обремененіемъ для желѣзныхъ дорогъ.

Съ другой стороны, самый тарифъ былъ сравнительно высокъ; почему, не смотря на различныя льготы, проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ все-таки оказывался для многихъ недоступнымъ. Хотя, конечно, съ удешевленіемъ обратныхъ и другихъ билетовъ, число поѣздокъ по билетамъ нормальныхъ таксъ и уменьшилось, составляя въ 1889 году лишь 38% всего пассажирскаго движенія, тѣмъ не менѣе, бѣднѣйшій классъ населенія, не знакомый съ желѣзнодорожными нововведеніями, продолжалъ совершать поѣздки по билетамъ нормальныхъ таксъ.

Все это, вмѣстѣ взятое, побудило Управленіе Австрійскихъ Правительственныхъ ж. д. искать выхода изъ такого положенія.

Введеніе пояснаго тарифа Австр. Прав. ж. д. и его система.

Сознавъ необходимость реформы пассажирскихъ тарифовъ, названное ж. д. Управленіе ввело 1 Іюля 1889 года, въ видѣ опыта, поясной тарифъ первоначально лишь въ сообщеніи Вѣны съ окрестностями, установивъ по одному билету и одинаковой цѣнѣ для станцій одной группы, съ дѣйствіемъ билетовъ туда и обратно. Убѣдившись, затѣмъ, на дѣлѣ, что поясная система дѣйствительно отвѣчаетъ преслѣдуемымъ цѣлямъ, оно рѣшило ввести поясной тарифъ уже въ большихъ размѣрахъ.

Австрійскій пассажирскій поясной тарифъ построенъ по принципу дистанціонно-километрическаго тарифа, ставки же удержаны дифференціальнаго тарифа, въ цѣлыхъ числахъ; почему и самый тарифъ, расчитанный въ цѣлыхъ крейцерахъ, называется также „поясным крейцеровымъ“.

Разстоянія отъ каждой станціи подраздѣлены на опредѣленныя протяженія или пояса, а именно:

первые	50	кил.	на	5	поясовъ	по	1 миріаметру	=10 кил.
слѣдующіе	30	„	„	2	„	„	$1^1/_2$ „	=15 „
„	20	„	какъ	1	„	„	2 „	=20 „
„	100	„	на	4	„	„	$2^1/_2$ „	=25 „

Такъ что первые 200 километ. раздѣлены на 12 поясовъ, дальнѣйшее, свыше 200 километровъ (20 миріаметровъ), разстояніе раздѣлено на пояса по 5 миріаметровъ (50 килом.) каждый.

Плата за проѣздъ въ предѣлахъ этихъ поясовъ расчитана за все до оконечнаго пункта даннаго пояса разстояніе.

Главною заботою Управленія Правительственныхъ ж. д., при введеніи пояснаго тарифа, было достиженіе возможно низ-

кихъ покилометрическихъ ставокъ, дабы и для пассажировъ, ѣдущихъ на значительномъ разстояніи, повышеніе провозной платы не было особенно ощутительно; поэтому были опредѣлены нижеслѣдующія весьма низкія ставки:

для III класса въ 1 крейц. = 0,62 коп. зол. за километръ.
„ II „ „ 2 „ = 1,24 „ „ „
„ I „ „ 3 „ = 1,86 „ „ „

Въ видахъ же избѣжанія недовыручки, которая, при значительномъ пониженіи ставокъ, могла бы сдѣлаться тоже весьма значительною, установлена поясная надбавка, расчитанная по конечнымъ протяженіямъ поясовъ, независимо отъ того, проѣдетъ ли пассажиръ весь поясъ до конца, или нѣтъ. Кромѣ того, сдѣлана также надбавка для скорыхъ поѣздовъ въ размѣрѣ 50% стоимости билета.

По постановленію желѣзнодорожнаго Совѣта, отъ 20 Октября 1891 г., для дальняго сообщенія свыше 300 километровъ введенъ въ дѣйствіе пониженный тарифъ, вмѣсто 1, 2 и 3 кр. въ 0,5 кр., 1 кр. и 1,5 кр.

Съ установленіемъ пояснаго тарифа, на Австрійскихъ Правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ уничтоженъ безплатный провозъ льготнаго вѣса багажа, самая же плата за багажъ расчитывается покилометрично.

Результаты введенія пояснаго тарифа на Австр. Правит. ж. д.

Поясной тарифъ въ полномъ объемѣ введенъ на Австрійскихъ Правительственныхъ жел. дорогахъ 16 Іюня 1890 г. За періодъ времени съ 16 Іюня 1890 г. по 16 Іюня 1891 года, тарифъ этотъ далъ нижеслѣдующіе результаты *):

	1889/90	1890/91		Разница.
Число пассажировъ .	20.778,300	29.778,930	+	9.000,630
Перевезено багажа тоннъ	50,970	48,471	—	2,031
Выручено отъ перевозки пассаж. гульд.	15.333,554	15.374,492	+	40,938
Выручено отъ перевозки багажа гульд.	661,368	930,861	+	269,493
Выручено Agio „	363,967	220,749	—	8143,21
Общій сборъ гульд.	16.358,889	16.526,102	+	167,213

*) Письмо Главной Дирекціи, отъ 9 Ноября 1891 г.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что число пассажировъ увеличилось на 43,31%, а сборъ на 2,02%, тогда какъ количество тоннъ багажа, съ отнѣною безплатнаго провоза льготнаго вѣса его, понизилось на 3,98%.

На усиленіе пассажирскаго движенія имѣла вліяніе бывшая, во второй половинѣ 1889 года, въ Парижѣ выставка, и если изъ приведенныхъ выше цифръ исключить число пассажировъ, ѣхавшихъ на выставку, то результаты окажутся слѣдующіе:

	1889/90	1890/91	Разница.
Число пассажировъ .	20.750,147	29.766,512	+ 9.016,365
Количество тоннъ багажа.	50,159	47,890	— 2,269
Выручка съ пассажировъ гульд.	14.859,717	15.140,544	+ 280,827
Выручка съ багажа гульд.	628,878	906,970	+ 278,092
Выручка Agio гульд.	274,460	185,240	— 89,220
Общій сборъ гульд.	15,763,055	16.232,754	+ 469,699

Если же засимъ, усилившееся, по случаю выставки, пассажирское движеніе оставить безъ вниманія, то результатомъ пояснаго тарифа окажется увеличеніе числа пассажировъ на 43,45% и сборовъ на 2,98%, вслѣдствіе же пониженія, въ 1890/91 г., курса, увеличеніе выручки отъ пассажировъ и багажа выразится въ 3,61%.

Тарифныя реформы на австрійскихъ частныхъ ж. дорогахъ.

Южная Австрійская ж. д.

Южная Австрійская ж. дорога, уже съ самаго начала эксплоатаціи, въ 1860 и 1861 гг., ввела пониженные дифференціальные пассажирскіе тарифы и, вообще, она первая изъ всѣхъ дорогъ Австрійской Имперіи установила льготы въ пассажирскомъ сообщеніи.

Между прочими мѣропріятіями, въ мѣстномъ сообщеніи Вѣны со станціями Эденбургъ и Мюрцушлагъ введены были билеты съ обратнымъ путемъ для товаро-пассажирскихъ поѣз-

довъ; сверхъ того, для разныхъ обществъ и союзовъ была предоставлена скидка отъ 15% до 40% съ билетныхъ цѣнъ II и III классовъ почтоваго поѣзда.

Для дальняго сообщенія были установлены билеты круговыхъ путешествій со скидкою отъ 25% до 30% съ нормальныхъ цѣнъ. Въ 1883 г., въ мѣстномъ сообщеніи Вѣны предоставлена для сезонныхъ и абонементныхъ билетовъ скидка отъ 40% до 60%, а для билетовъ съ обратнымъ путемъ, за разстоянія свыше 38 километровъ, цѣны понижены на 40%. Подобныя же льготы предоставлены, съ того же времени, и на другихъ протяженіяхъ Южной Австрійской дороги.

Въ 1884 г. для дальняго сообщенія имѣлось въ виду ввести дифференціальный тарифъ, предоставляющій на протяженіяхъ свыше 190 до 300 килом. скидку отъ 12,5% до 18%, а на протяженіяхъ свыше 300 до 800 килом. скидку отъ 18% до 46%; тарифъ этотъ, однако, не осуществился, за неразрѣшеніемъ его Министерствомъ Путей Сообщенія. Вслѣдствіе этого, для дальняго сообщенія были предоставлены разныя другія льготы, такъ напр., введены сезонные билеты отъ главныхъ станцій до станцій Пустертальской и Тирольской линій, со скидкою отъ 25% до 50% съ нормальныхъ цѣнъ; сверхъ того, были установлены билеты круговыхъ путешествій, опредѣляемыхъ самими путешественниками, не только въ районѣ австро-венгерскихъ станцій, но и въ сообщеніи со станціями германскаго ж. д. союза, со скидкою до 40% съ нормальныхъ цѣнъ.

Равнымъ образомъ, для конкурентныхъ сообщеній, гдѣ это казалось цѣлесообразнымъ, дешевыя билетныя цѣны болѣе коротких конкурентныхъ протяженій перенесены на протяженія Южной Австрійской дороги, что, во многихъ случаяхъ, также вызвало пониженіе тарифовъ; наконецъ, въ 1889 году, установлены пониженные тарифы для билетовъ съ обратнымъ путемъ на протяженіяхъ свыше 133 километровъ со скидкою отъ 30% до 50%.

Не взирая на всѣ эти мѣропріятія и сопряженное съ ними удешевленіе пассажирскихъ тарифовъ, доходы отъ пассажирскаго сообщенія на Южной Австрійской дорогѣ въ послѣдніе годы

почти не измѣнились, какъ это видно изъ нижеприводимыхъ статистическихъ данныхъ.

Пассажирское сообщеніе.

ГОДЫ.	Число перевезенныхъ пассажировъ.	Среднее протяженіе на пассажира.	Всего выручено.	Средняя выручка	
				съ пассажира.	съ пассажиро-километра.
		Километры	Гульденовъ	Крейцеровъ.	
1885	10.356,250	37,9	9.618,914	0,93	2,45
1886	10.777,657	35,1	9.051,484	0,84	2,39
1887	10.830,205	36,3	9.393,118	0,87	2,39
1888	10.859,725	37,1	9.722,990	0,90	2,41

Послѣ принятія системы пояснаго тарифа въ Венгріи, а также другихъ нововведеній на сосѣднихъ съ линіями Южной Австрійской ж. дороги, Венгерскихъ и Австрійскихъ Правительственныхъ дорогахъ, уже въ силу самой конкурренціи, была признана необходимою реформа пассажирскихъ тарифовъ на Южной Австрійской дорогѣ.

Въ виду этого, Южная Австрійская жел. дорога понизила ставки дѣйствовавшаго общаго пассажирскаго тарифа:

съ 2,73 крейц. для III класса до 2,37 крейц. = 1,47 коп. зол.
„ 4,10 „ „ II „ „ 3,56 „ = 2,26 „ „
„ 5,46 „ „ I „ „ 4,75 „ = 2,95 „ „

съ пассажиро-километра.

Ставки эти дѣйствительны для почтовыхъ поѣздовъ, а для скорыхъ поѣздовъ повышаются на обычную надбавку въ 20%.

Для дальняго сообщенія установленъ дистанціонный тарифъ съ двумя ступенями, такъ, чтобы при разстояніяхъ свыше 300 до 450 килом. за это дальнѣйшее, сверхъ 300 килом., разстояніе предоставлялась скидка въ 20% съ новыхъ ставокъ (= 30% съ нынѣшнихъ основныхъ ставокъ), а за дальнѣйшее сверхъ

450 килом. разстояніе—скидка въ 42,5% съ новыхъ ставокъ (=50% съ нынѣшнихъ основныхъ ставокъ).

Для поѣздовъ товаро-пассажирскихъ установленъ тарифъ на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и для почтовыхъ поѣздовъ, съ пониженіемъ платы за билеты II кл. на $^1/_3$, составлявшей понынѣ 3,56 крейц. съ пассажира и километра, какъ это сдѣлано для III класса со времени введенія товаро-пассажирскихъ поѣздовъ.

Вообще же, на Южной Австрійской дорогѣ установлены слѣдующія основныя ставки въ крейцерахъ.

	Скорые поѣзда.			Почтовые поѣзда.			Смѣшанные поѣзда.	
	III кл.	II кл.	I кл.	III кл.	II кл.	I кл.	III кл.	II кл.
	Крейцеровъ.							
Дѣйствовавшія до 1-го Сентября 1890 г., согласно уставу Общества Южной-Австрійской ж. дороги, тарифныя ставки .	3,34	4,85	6,52	2,73	4,10	5,46	1,58	3,56
	Примѣняются на протяженіяхъ до 300 кил.							
Ставки съ 1-го Сент. 1890 г., полученныя чрезъ пониженіе на 15% вышеприведенныхъ уставныхъ, съ вычетомъ Agio	2,84	4,27	5,70	2,37	3,56	4,75	1,58	2,50
Пониженныя ставки для дальнихъ сообщеній.	Примѣняются на протяженіяхъ отъ 300 до 450 кил.							
При протяженіи 300—450 километр. (пониженіе на 20% съ основной таксы для 1-го пояса).	2,28	3,42	4,56	1,90	2,85	3,80	1,30	2,00
Ставки съ километра при протяженіи въ 375 километровъ	2,81	4,12	5,48	2,34	3,43	4,57	1,50	2,36
Ставки съ километра при протяженіи въ 450 километровъ	2,66	4,01	5,33	2,22	3,34	4,44	1,48	2,33
	Примѣняются на протяженіяхъ свыше 450 кил.							
При протяженіи свыше 450 километр. (пониженіе = 42% съ основной таксы для 1-го пояса)	1,62	2,20	3,24	1,35	2,00	2,70	1,00	1,50
что составитъ:								
для протяженія въ 500 кил. .	2,56	3,85	5,12	2,13	3,21	4,27	1,40	2,22
для протяженія въ 596 кил. .	2,27	3,42	4,55	1,9	2,85	3,79	1,36	2,13

Установленныя для сообщенія съ окрестностями Вѣны льготы, предоставлены также окрестному сообщенію главныхъ провинціальныхъ городовъ и другихъ значительныхъ пунктовъ.

Цѣны билетовъ туда и обратно, для разныхъ круговыхъ путешествій, а также билетовъ сезонныхъ, абонементныхъ и проч. оставлены безъ измѣненій; въ нихъ сдѣланы лишь тѣ регулировки, которыя оказались необходимыми въ виду переработки общаго тарифа.

Сѣверная Императора Фердинанда ж. д.

Сѣверная Императора Фердинанда ж. дорога ввела у себя поясной тарифъ Австрійскихъ Правительственныхъ жел. дорогъ съ 1 Апрѣля 1891 года, а съ 1-го Августа 1891 г., таковой введенъ также на ея второстепенныхъ линіяхъ, причемъ, прежде дѣйствовавшія ставки въ 3 кр. для III кл. и въ 4 кр. для II класса понижены до 2,4 кр. для III и 3,6 кр. для II класса, для I же класса, существующаго лишь въ мѣстномъ сообщеніи Кремницъ-Зборовицкой линіи плата исчислена въ двойномъ размѣрѣ платы III-го класса. Плата расчитана по поясамъ, въ 10 километровъ каждый, такимъ образомъ, что падающая на первый километръ пояса провозная плата остается такою же до послѣдняго километра даннаго пояса. Однако, для протяженій меньшихъ 5 километровъ удержаны прежнія ставки въ 10 кр. для III, 15 кр.—II и 20 кр.—I кл. За провозъ багажа взимается по 0,2 кр. за 10 килограммовъ и километръ. Сборы гербовый, станціонные и за храненіе отмѣнены.

Сѣверо-Западная и Юго-Сѣверо-Германская Соединительная ж. д.

Сѣверо-Западная и Юго-Сѣверо-Германская Соединительная ж. дороги ввели у себя съ 1 Іюня 1891 г. въ дѣйствіе поясной тарифъ Австрійскихъ Правительственныхъ жел. дорогъ съ тою лишь разницею, что, вмѣсто ставокъ Австрійскихъ Правительственныхъ ж. дор. въ 1, 2 и 3 кр., на этихъ дорогахъ установлены ставки, до XII пояса включительно, въ 1,25 кр. для III; 2,50 кр. для II и 3,75 кр. для I класса; только съ XIII пояса, а равно и для поѣздовъ товаропассажирскихъ и другихъ съ пониженными платами поѣздовъ, примѣняются ставки III и II классовъ пояснаго тарифа Правительственныхъ жел. дорогъ въ 1 кр. для III кл. и въ 2 кр. для II кл. съ пассажиро-километра.

Ауссигъ-Теплицкая, Сѣверная-Богемская и Буштерадская ж. д.

На Ауссигъ-Теплицкой, Сѣверной-Богемской и Буштерадской ж. д. введенъ, по примѣру Правительственныхъ ж. дорогъ, крейцеровый поясной тарифъ. Кромѣ того, всѣ ж. д. Австро-Венгріи состоятъ съ германскимъ желѣзнодорожнымъ Союзомъ въ соглашеніи относительно билетовъ круговыхъ путешествій.

Общество Австро-Венгерскихъ Государственныхъ ж. д.

Что же касается финансовыхъ результатовъ, то свѣдѣній о таковыхъ пока не имѣется, почему и объ успѣхѣ введенія на частныхъ австрійскихъ жел. дорогахъ пояснаго тарифа судить еще нельзя.

Съ 1 Февраля 1892 года, Общество Австро-Венгерскихъ Государственныхъ ж. дорогъ, ввело поясной тарифъ, по образцу тарифа Сѣверной Загорянской ж. дороги, но со ставками, до XII пояса включительно, въ 1,25 кр. для III кл.; 2,50 кр. для II кл. и 3,75 кр. для I кл. Для скорыхъ поѣздовъ эти ставки увеличены на 40%, что составляетъ для III кл. 1,75 кр., для II кл. 3,50 кр. и для I кл. 5,25 кр.

ГЕРМАНІЯ.

Законоположеніемъ отъ 3 Ноября 1838 года, для исчисленія платы за проѣздъ пассажировъ, на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ не было установлено какихъ либо ограниченій въ размѣрахъ установляемыхъ ставокъ. Министерству Путей Сообщенія было, однако, предоставлено право утверждать проектируемые желѣзными дорогами тарифы, по предварительномъ ихъ разсмотрѣніи.

Въ саксонскую концессію на сооруженіе Лейпцигo-Дрезденской ж. дороги, отъ 18 Мая 1835 года, было включено условіе, по которому пассажирская плата за мѣсто въ вагонѣ I класса не должна была превышать платы за мѣсто въ почтовомъ дилижансѣ скораго сообщенія (Eilpost), а въ вагонѣ II класса—платы въ дилижансѣ обыкновеннаго сообщенія въ предѣлахъ Саксонскаго Королевства.

На основаніи этого принципа, на германскихъ жел. дорогахъ установлены нижеслѣдующіе нормальные пассажирскіе тарифы.

I. Правительственныя и подъ управленіемъ Правительства состоящія германскія желѣзныя дороги.

Нормальные тарифы Германскихъ ж. д.

п. п. — пассажирскій поѣздъ; с. п. — скорый поѣздъ; обр. б. — обратные билеты.

Желѣзныя дороги.	Ставки въ пфеннигахъ за километръ пробѣга. IV кл.	III кл.	II кл.	I кл.	За баг. свыше 10 кил. за каждый к.	Безплатный провозъ багажа кил.	Безплатный пров. ручной клади кил.
1) Королев.-Прусск. Прав. д. п. п.	2.00	4.00	6.00	8.00	0.50	25	—
с. п.	—	4.67	6.67	9.00		—	—
обр. б.	—	6.00	9.00	12.00	—	—	—
2) Великогерц.-Баденск. Прав. д. п. п.	—	3.40	5.30	8.00	0.56	—	—
с. п.	—	4.50	6.40	9.10		—	10
обр. б. п. п.	—	5.30	8.00	11.40	—	—	—
обр. б. с. п.	—	7.50	10.20	13.60	—	—	—
3) Королев.-Баварскія Прав. д. п. п.	—	3.40	5.30	8.00	0.35	—	—
с. п.	—	—	6.40	9.10		—	10
обр. б. п. п.	—	5.30	8.00	—	—	—	—
обр. б. с. п.	—	—	10.20	—	—	—	—
4) Эльзасъ-Лотарингскія ж. д. п. п.	—	3.40	5.30	8.00	0.424	—	—
с. п.	—	4.50	6.40	9.10		—	10
обр. б. п. п.	—	5.30	8.00	11.40	—	—	—
обр. б. с. п.	—	6.40	9.10	13.30	—	—	—
5) Майнъ-Неккарская дор. . . п. п.	—	3.00	4.60	7.00	0.56	10	—
с. п.	—	4.00	5.60	8.40		—	—
обр. б.	—	4.60	7.40	11.20	—	—	—
6) Великогерц.-Мекленб.-Фридр.-Франц. дор. . . . . п. п.	2.33	4.67	6.33	9.00	0.45	25	—
с. п.	—	4.67	6.33	9.00		—	—
обр. б.	—	7.00	9.50	13.50	—	—	—
7) Королев. военная дорога . . .	—	4.00	6.00	—	0.50	25	—
обр. б.	—	6.00	9.00	—	—	—	—
8) Великогерц.-Верхнегессенскія Прав. дор. . . . . п. п.	—	4.00	6.00	8.00	0.40	25	—
обр. б.	—	6.00	8.90	—	—	—	—
9) Великогерц.-Ольденбург. ж. д. въ мѣстн. сообщеніи . . . . п. п.	2.50	3.00	4.50	6.00	0.40	25	—
обр. б.	—	5.50	8.50	11.10	—	—	—
въ прямомъ и транз. сообщ. п. п.	—	4.00	6.00	8.00	0.50	—	—
обр. б.	—	5.33	8.00	12.00	—	—	—
10) Королев.-Саксонскія Прав. д. п. п.	2.00	4.00	6.00	8.00	0.533	25	—
с. п.	—	4.67	6.67	9.00		—	—
обр. б.	—	5.33	8.00	—	—	—	—
NB. (для скорыхъ поѣздовъ особые допольнит. билеты по 1 пфен. за каждый килом.).	особые дополн. билеты для скорыхъ поѣздовъ.						
11) Королев.-Виртемберг. Прав. д. п. п.	—	3.40	5.30	8.00	0.56	—	10
с. п.	—	4.50	6.40	9.10		—	—
п. п.	—	5.30	8.00	11.40		—	—
с. п.	—	7.50	10.20	13.60		—	—

II. Германскія дороги частныхъ Обществъ.

* — ручная кладь; п. п. — пассаж. поѣздъ; с. п. — скорый поѣздъ.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Ставки за километръ пробѣга въ пфеннигахъ.								
	Для обыкновенныхъ билетовъ.				Безплатный провозъ багажа.	Плата за багажъ съ каждыхъ 10 килогр.	Для обратныхъ билетовъ.		
	IV кл.	III кл.	II кл.	I кл.	килогр.		III кл.	II кл.	I кл.
12) Ахенъ-Мастрихтъ . .	—	4,20	6,20	8,30	25	0,60	6,30	9,30	12,45
13) Альтона-Кальтенкирхенъ	—	4,50	7,00	—	—	1,00	6,75	10,50	—
14) Арнштатъ-Ихтерсгаузенъ	—	5,00	7,50	—	25	1,00	7,50	11,25	—
15) Баварская Людвига	—	3,30	5,00	6,60	10*	—	—	—	—
16) Кольмаръ-Шпирлахъ	—	4,50	6,50	—	20*	—	6,75	9,75	—
17) Кронбергерская . .	—	4,00	6,00	9,00	25	0,60	8,00	12,00	18,00
18) Даме-Укро	—	5,00	8,00	—	25	1,00	7,50	12,00	—
19) Эйзенбергъ-Кроссенъ.	—	5,00	7,60	—	25	1,10	7,60	12,20	—
20) Эйструпъ-Гойа . . .	—	5,50	8,00	—	25	—	8,25	12,00	—
21) Фельда	—	5,00	7,00	—	10	—	7,00	10,00	—
22) Финстервальде-Чипкау	2,50	5,00	8,00	—	25	1,00	7,50	12,00	—
23) Герироде-Гарцгероде .	—	5,50	8,00	—	10	1,00	8,25	12,00	—
24) Глазовъ-Берлинхенъ .	—	5,50	8,00	—	25	1,00	7,50	12,00	—
25) Гальберштадтъ-Бланкенбургъ . . . . п. п	—	4,00	6,00	8,00	25	0,60	6,80	10,00	14,00
с. п.	—	5,00	6,80	10,00					
26) Гасбергенъ-Георгмаріенгютте	—	3,43	5,48	—	*	—	5,48	8,22	—
27) Гессенская Людвига п.п.	2,00	3,40	5,30	8,00	*	0,56	5,10	7,95	12,00
с.п.	—	4,30	6,40	9,10			6,75	9,60	13,65
28) Гогенсброа-Эбелебенъ	—	5,50	8,00	—	25	1,50	8,00	12,50	—
29) Ильменау-Брейтенбахъ	—	5,50	8,00	—	25	1,50	8,00	12,50	—
30) Крейсъ-Альтена . .	—	6,00	9,00	—	25	—	9,00	13,50	—
31) Лудвигслустъ-Нейбранденбургъ	—	4,67	6,33	—	25	1,00	7,00	9,50	—
32) Любекъ-Бюхенъ п. п.	2,30	4,00	6,00	8,00	25	0,50	6,00	9,00	12,00
с. п.	—	4,67	6,67	9,00					
33) Мангеймъ-Вейнгеймъ.	—	3,40	5,30	—	—	0,56	5,30	8,00	—
34) Мецингенъ-Урахъ . .	—	4,20	6,50	9,20	—	8,00	6,50	9,20	13,40
35) Мюльгаузенъ-Энзисгеймъ-Виттенгеймъ .	—	5,00	7,00	—	20*	—	7,50	10,50	—
36) Мурнау-Партенкирхенъ, Обердорфъ-Фиссенъ, Зонтгофенъ-Оберсдорфъ	—	5,00	8,00	—	10	—	7,00	12,00	—
37) Нейбранденбургъ-Фридландъ	—	4,67	6,33	—	25	1,00	7,00	9,50	—
38) Нейгандельсл.-Эйслебенъ	—	5,00	7,50	—	25	1,00	7,50	11,50	—
39) Нордъ-Брабантъ — Герм. дор.	2,40	4,00	6,00	8,00	25	0,56	—	—	—

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.	Ставки за километръ пробѣга въ пфеннигахъ.								
	Для обыкновенныхъ билетовъ.				Безплатный провозъ багажа.	Плата за багажъ съ каждыхъ 10 килгр.	Для обратныхъ билетовъ.		
	IV кл.	III кл.	II кл.	I кл.	Килогр.		III кл.	II кл.	I кл.
40) Перлебергъ-Витштокъ	—	5,00	8,00	—	25	1,00	7,50	12,00	—
41) Пфальцкія дороги п.п.	—	3,40	5,30	8,00	10*	0,56	5,10	8,00	12,00
с.п.	—	—	6,40	9,10					
42) Равенсбургъ-Вейнгартенъ	—	5,00	7,50	—	10	—	7,50	11,25	—
43) Рулайская дор.	—	6,00	9,00	—	25	1,50	9,00	14,00	—
44) Заальская дор. (п. п. и с. п.)	—	4,67	6,67	9,00	25	0,50	7,00	10,00	13,50
45) Штадтамгофъ-Донауштауфъ	—	5,00	8,00	—	10	—	8,00	12,00	—
46) Штаргардъ-Кюстринъ.	—	5,00	8,00	—	25	1,00	7,50	12,00	—
47) Страсбургская	—	4,50	6,50	—	10	0,60	4,50	9,75	—
48) Веймаръ-Бланкенгайнъ-Кранихфельдъ	—	5,00	7,50	—	25	1,00	7,50	11,25	—
49) Веймаръ-Гера.	2,60	4,50	6,50	9,00	25	0,80	6,75	9,75	—
50) Верра	—	4,00	6,00	9,00	20	0,70	6,00	9,00	—
51) Виттенберге-Перлеберге	—	5,50	8,00	—	25	1,00	9,50	12,00	—
52) Цель-Тодтнау	—	5,00	7,50	—	—	0,56	7,50	10,00	—

Какъ видно изъ вышеприведенныхъ таблицъ, IV классъ существуетъ только на Гессенскихъ и Саксонскихъ Правительственныхъ жел. дорогахъ, на Ольденбургскихъ дорогахъ — только въ поѣздахъ мѣстнаго сообщенія, а изъ частныхъ лишь на нѣкоторыхъ изъ нихъ.

Виды пасс. билетовъ.

Билеты обратные установлены на всѣхъ жел. дорогахъ для II и III классовъ, для I класса лишь на нѣкоторыхъ, а для IV класса только въ исключительныхъ случаяхъ, съ уменьшеніемъ платы приблизительно на 25%. Кромѣ того, существуютъ билеты абонементные и круговыхъ путешествій, съ пониженіемъ платы отъ 30% до 40%. На прусскихъ дорогахъ эти билеты даютъ право на безплатный провозъ опредѣленнаго количества багажа.

Независимо отъ сего, въ 1885 году, введены въ дѣйствіе „составныя билетныя книжки“ для круговыхъ путешествій, съ пониженіемъ платы до 30%, но безъ права на безплатный провозъ багажа. По постановленію Съѣзда представителей германскихъ жел. дорогъ, эти билеты введены на всѣхъ ж. дорогахъ

Германіи и, кромѣ того, въ Австро-Венгріи, Румыніи, Бельгіи, Голландіи, Люксенбургѣ, Швейцаріи, Даніи, Швеціи и Норвегіи; къ нимъ примѣняются нижеслѣдующія правила:

„составныя билетныя книжки — именныя и не могутъ быть передаваемы другому лицу; принадлежность книжки извѣстному лицу удостовѣряется собственноручною подписью владѣльца на ея обложкѣ. Выдаются онѣ въ теченіи всего года по требованію, которое, обыкновенно, пишется на особыхъ заказныхъ бланкахъ, получаемыхъ безплатно на станціяхъ; впрочемъ онѣ могутъ быть затребованы и простымъ письмомъ".

Срокъ дѣйствія опредѣляется въ зависимости отъ разстояній, на какія онѣ выдаются, отъ 45 до 60 дней.

Составныя билетныя книжки предназначены:

а) для путешествій, предпринимаемыхъ въ видѣ самостоятельныхъ круговыхъ поѣздокъ;

б) для проѣзда туда и обратно по одному и тому же направленію; и

в) для смѣшанныхъ, состоящихъ отчасти изъ нѣсколькихъ самостоятельныхъ круговыхъ поѣздокъ, путешествій.

Составныя билетныя книжки выдаются обыкновенно для путешествій не менѣе 600 километровъ; впрочемъ, Баденскими, Баварскими, Вюртембергскими, Австрійскими Правительственными, Южною Австрійскою и Эльзасъ-Лотарингскими жел. дорогами допускаются составныя книжки и для путешествій въ 400 километровъ.

Составныя билетныя книжки годны для всѣхъ, значущихся въ росписаніи поѣздовъ, въ спеціальныхъ, однако, поѣздахъ на Востокъ (Orient Express), пассажирамъ предоставляются лишь мѣста, остающіяся свободными и, притомъ, со взиманіемъ дополнительной платы. На Австро-Венгерскихъ жел. дорогахъ, проѣздъ въ названныхъ поѣздахъ (Orient Express), пассажирамъ съ билетными книжками II и III классовъ, не разрѣшается даже и за особую плату. Проѣздъ по билетнымъ книжкамъ III класса, на этихъ дорогахъ разрѣшается только въ обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздахъ, а въ скорыхъ поѣздахъ — лишь по внесеніи установленной дополнительной платы, что можетъ быть сдѣлано даже и во время хода поѣзда.

Пассажиру предоставляется право, отъ пункта выдачи билетной книжки, выбирать направленіе по своему усмотрѣнію, а равно и прерывать путь на начальныхъ или конечныхъ станціяхъ, указанныхъ въ отдѣльныхъ листкахъ составной билетной книжки, безъ соблюденія какихъ бы то ни было формальностей, за исключеніемъ немногихъ станцій, гдѣ перерывъ пути долженъ быть помѣченъ начальникомъ станціи.

На Прусскихъ Правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ пассажиру, имѣющему билетъ круговаго путешествія, не возбраняется избрать направленіе противоположное, означенному въ билетѣ, если только это направленіе короче и если, перемѣнивъ первоначальное направленіе, пассажиръ избираетъ для дальнѣйшаго пути слѣдованія все-таки Правительственныя жел. дороги.

На Саксонскихъ Правительственныхъ жел. дорогахъ эта льгота допускается для сокращенія времени путешествія и во избѣжаніе частыхъ пересадокъ.

О желаніи перемѣнить направленіе пассажиръ заявляетъ начальнику станціи, и послѣдній замѣняетъ листокъ билетной книжки, причемъ, если книжка состоитъ изъ билетовъ разныхъ классовъ, проѣздъ назначается въ низшемъ классѣ.

На Баденскихъ и Баварскихъ жел. дорогахъ измѣненіе пути разрѣшается безпрепятственно и лишь, въ случаѣ выбора болѣе длиннаго направленія, взимается дополнительная плата.

Сродній размѣръ пасс. тарифовъ Германскихъ ж. д.

Изъ приведенныхъ въ началѣ тарифныхъ таблицъ видно, что поименованныя въ нихъ жел. дороги взимаютъ съ пассажира и километра среднимъ числомъ:

Въ поѣздахъ.	IV кл.	III кл.	II кл.	I кл.
Пассажирскихъ . .	отъ 2 до 2,5 пф.	отъ 3 до 4,67 пф.	отъ 4,5 до 6,33 пф.	отъ 6 до 9 пф.
Скорыхъ.	—	отъ 4 до 5 пф.	отъ 5,6 до 7,5 пф.	отъ 8 до 10 пф.

Саксонскія и Прусскія Правительственныя жел. дороги взимаютъ въ скорыхъ поѣздахъ самую высокую плату (4,67; 6,67 и 9 пф.).

Мекленбургская Фридриха-Франца жел. дор. примѣняетъ самую высокую ставку для пассажирскихъ поѣздовъ (2,33; 4,67 и 9,6 пф.). Эти же ставки примѣняются также и для скорыхъ поѣздовъ, за исключеніемъ ставокъ IV кл., каковаго въ скорыхъ поѣздахъ не имѣется.

Самая низкая плата — на Ольденбургскихъ Правительственныхъ жел. дорогахъ въ мѣстномъ сообщеніи, а именно: IV кл.— 2,25; III кл.— 3; II кл.— 4,5 и I кл.—6 пф.

Въ среднемъ, самою низкою можно считать ставку Майнъ-Неккарской жел. дороги, которая, не имѣя IV класса, взимаетъ:

въ пасс. поѣздахъ III кл. 3 пф., II кл. 4,6 пф., I кл. 7,0 пф.
въ скорыхъ поѣздахъ » 4 пф. » 5,6 пф. » 8,4 пф.

Проекты тарифной реформы.

Въ Германіи неоднократно возбуждался вопросъ о реформѣ пассажирскихъ тарифовъ. Вопросъ этотъ обсуждался какъ въ Палатѣ Депутатовъ, такъ и спеціалистами желѣзнодорожнаго дѣла, въ результатѣ же получались лишь незначительныя измѣненія въ видѣ пониженія тарифовъ на билеты обратные, круговыхъ путешествій и т. п., но коренной тарифной реформы все-таки не было.

Только въ послѣднее время, въ виду произведенныхъ въ другихъ сосѣднихъ государствахъ тарифныхъ преобразованій, необходимость коренной тарифной реформы сдѣлалась особенно ощутительною.

Дѣйствительно, германскія жел. дороги рознятся между собою не только въ тарифныхъ ставкахъ, какъ это видно изъ приведенной выше таблицы, и въ порядкахъ второстепенной важности, но и въ распредѣленіи вагоновъ по классамъ (на Сѣверѣ 3, а на Югѣ 4 класса); въ платѣ, установленной для скорыхъ поѣздовъ (на Сѣверѣ установлена надбавка за проѣздъ въ одинъ конецъ, на Югѣ—за проѣздъ туда и обратно) и въ платѣ за провозъ багажа (на Сѣверѣ введена скидка льготнаго вѣса багажа, на Югѣ — такой скидки не существуетъ).

Въ виду такихъ разнорѣчій, было признано необходимымъ, при участіи всѣхъ заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ государствъ Имперіи, создать для всѣхъ германскихъ жел. дор.

однообразную тарифную систему, преслѣдуя, главнымъ образомъ, цѣль упрощенія и удешевленія тарифныхъ ставокъ, не оставляя, въ тоже время, безъ вниманія и финансовыхъ интересовъ Имперіи.

Переговорами по этому поводу выяснено, что достигнуть однообразной тарифной системы возможно въ томъ лишь случаѣ, если указанные выше отличительные порядки южныхъ дорогъ, существующіе впрочемъ и на другихъ дорогахъ германскаго Союза, будутъ приняты сѣверными жел. дорогами и что упрощеніе тарифной системы возможно только съ отмѣною льготъ, присвоенныхъ обратнымъ, сезоннымъ и другимъ подобнымъ билетамъ.

Въ силу этихъ соображеній, Прусскимъ Министерствомъ Путей Сообщенія былъ составленъ проектъ тарифа, коимъ признавалось необходимымъ установить на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ всего лишь три класса вагоновъ, причемъ III классъ долженъ былъ образоваться чрезъ сліяніе IV и III классовъ. Ставки предложены слѣдующія: для III класса 2 пф. =0,62 коп. зол., для II кл. 4 пф.=1,24 коп. зол. и для I кл. 6 пф.=1,86 коп. зол. для обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ; для скорыхъ поѣздовъ ставки эти увеличиваются на 1 пф. для каждаго класса, т. е. выражаются въ 3, 5 и 7 пф.

Билеты обратные, круговыхъ путешествій и нѣкоторые сезонные или должны быть упразднены, или же, если и останутся, то безъ всякихъ скидокъ.

Льготный провозъ багажа отмѣняется. Взамѣнъ того устанавливается пониженная ставка въ 0,25 пф. съ 10 килогр. и километра, вмѣсто 0,5 пф., взимавшихся прежде за излишекъ багажа.

Министерству Путей Сообщенія было предложено, какъ самый вопросъ о тарифной реформѣ, такъ и приведенный выше проектъ внести на разсмотрѣніе Съѣздовъ представителей коммерціи и желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ, потребовать отъ Совѣтовъ жел. дор. Округовъ заключенія какъ по вопросу о проектѣ вообще и въ особенности относительно сліянія III и IV классовъ, такъ и о тѣхъ экономическихъ соображеніяхъ, которыя необходимо было бы принять во вниманіе при тарифной реформѣ.

Въ германскомъ торгово-промышленномъ мірѣ вопросъ о реформѣ пассажирскихъ тарифовъ не встрѣтилъ никакого сочувствія. Очевидно, для этого класса гораздо интереснѣе вопросъ о пониженіи товарнаго тарифа, что особенно рельефно выражено въ резолюціи собранія членовъ Центральнаго Союза германскихъ промышленниковъ. Собраніе это, отказываясь признать необходимость пониженія пассажирскихъ тарифовъ, рекомендуетъ понизить тарифы на сырье и поштучные предметы, каковая мѣра, по его мнѣнію, будетъ въ значительной степени содѣйствовать къ подъему промышленности. Не одобривая въ тоже время и отмѣну IV кл., оно замѣчаетъ что этимъ будутъ чувствительно затронуты интересы тѣхъ, которые уже успѣли свыкнуться съ существующимъ порядкомъ.

Франкфурто-Майнскій Окружной желѣзнодорожный Совѣтъ также высказался противъ предложенія объ отмѣнѣ IV кл. Усматривая въ этой мѣрѣ значительный ущербъ для пассажирскаго движенія вообще, Совѣтъ, рекомендуя оставить въ силѣ IV классъ съ уменьшеніемъ ставки для него до 1,5 пфеннига за километръ, изъявилъ, въ то же время, согласіе на установленіе для III, II и I классовъ ставокъ въ 2; 4 и 6 пф., подъ условіемъ сохраненія этихъ же ставокъ и для скорыхъ поѣздовъ. Означенный Совѣтъ одобрилъ также предложеніе объ отмѣнѣ льготнаго провоза багажа и о пониженіи для этой цѣли ставки съ 0,5 пф. до 0,25 пф. съ 10 клг. и километра. Сверхъ того имъ изъявлено согласіе на отмѣну скидки за обратные, круговые и сезонные билеты, при предположеніи, однако, что во 1-хъ, останутся въ силѣ прочіе сезонные, ученическіе и для рабочихъ билеты, во 2-хъ, что условія примѣненія такихъ льготныхъ билетовъ будутъ подвергнуты дальнѣйшей тщательной разработкѣ сообразно дѣйствительнымъ потребностямъ населенія, и въ 3-хъ, что для сообщенія большихъ городовъ съ окрестностями будутъ установлены особыя условія движенія.

Берлинскій Окружной желѣзнодорожный Совѣтъ призналъ вполнѣ основательнымъ принципъ объединенія и упрощенія пассажирскихъ тарифовъ во всей Германіи, въ предположеніи, что съ отмѣною льготныхъ билетовъ, не послѣдуетъ никакого повышенія въ провозной платѣ; высказавшись противъ отмѣны

IV класса и окончательнаго уничтоженія права на льготный провозъ багажа, предложилъ ограничить лишь количество перевозимаго безплатно багажа.

Ганноверскій Окружной желѣзнодорожный Совѣтъ, одобривъ проектъ, возразилъ лишь противъ установленія надбавки за проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ, а отмѣну льготныхъ билетовъ ограничилъ удержаніемъ въ силѣ существующихъ нынѣ льготъ въ сообщеніи центровъ съ окрестностями.

Альтонскій Окружной желѣзнодорожный Совѣтъ одобрилъ проектируемую упрощенную тарифную систему съ тѣмъ, чтобы никакого повышенія существующихъ ставокъ допущено не было. Находя въ то же время возможнымъ оставить IV классъ вагоновъ тамъ, гдѣ онъ уже существуетъ, Совѣтъ ограничилъ отмѣну льготныхъ билетовъ удержаніемъ въ силѣ льготъ въ сообщеніи центровъ съ окрестностями.

Эрфуртскій Окружной желѣзнодорожный Совѣтъ призналъ возможною отмѣну всѣхъ льготныхъ билетовъ, за исключеніемъ ученическихъ и для рабочихъ, предложеніе же о сліяніи IV-го класса съ III-мъ отклонилъ и ходатайствовалъ объ установленіи для него ставки въ 1,5 пфеннига; надбавку для скорыхъ поѣздовъ онъ только ограничилъ размѣромъ въ 0,5 пфеннига.

Въ виду разнорѣчій во мнѣніяхъ, высказанныхъ по этому вопросу, какъ представителями коммерціи, такъ и желѣзнодорожныхъ администрацій, вопросъ этотъ до времени оставленъ открытымъ, по необходимости дальнѣйшаго его изслѣдованія.

Въ засѣданіи 18 Іюня 1891 г. Прусскою Палатою Господъ, постановлено предложить Королевскому Правительству принять вышеприведенный, выработанный Министерствомъ Путей Сообщенія, проектъ тарифной реформы съ слѣдующими лишь измѣненіями:

1) въ вагонахъ III класса должны быть отведены мѣста для сидѣнія и для стоянія; пассажирамъ, ѣдущимъ стоя, предоставляется право на безплатный провозъ вносимой ими въ вагонъ клади;

2) провозная плата въ вагонахъ I и II классовъ, на болѣе значительныхъ разстояніяхъ, должна быть понижена при

разстояніяхъ отъ 300 до 400 километровъ — на 20%, при разстояніяхъ же отъ 500 до 600 кли. — на 30%;

3) кромѣ обыкновенныхъ пассажирскихъ билетовъ, ввести особые билеты со скидками для пассажировъ I и II классовъ при проѣздѣ на разстояніяхъ не менѣе 400—600 километровъ, а для пассажировъ III класса не менѣе 1000—1200 кли. При этомъ, пассажирамъ должно быть предоставлено право произвольнаго перерыва пути, съ тѣмъ условіемъ, чтобы весь путь былъ всетаки совершенъ въ опредѣленный въ этихъ билетахъ срокъ, и

4) плата за провозъ багажа должна быть сравнена съ платою за провозъ грузовъ большой скорости, для коихъ должны быть установлены градаціонныя тоннокилометрическія ставки.

Вслѣдствіе такого рѣшенія, ведутся нынѣ переговоры съ отдѣльными государствами Германіи, въ видахъ достиженія соглашенія въ смыслѣ означеннаго постановленія Палаты Господъ.

Со вступленіемъ новаго Министра Путей Сообщенія, г. Тиленъ, впредь до окончательнаго урегулированія реформы, для сообщенія Берлина съ окрестностями введены съ 1-го Октября 1891 года нижеслѣдующія платы:

на разстояніяхъ до	7,5	килом.	въ	III	кл.	10	пф.;	во	II	кл.	16	пф.
» » »	15	»	»	»	»	20	»	»	»	»	30	»
» » »	20	»	»	»	»	30	»	»	»	»	45	»

За разстояніе свыше 20 километровъ, къ платѣ за билетъ III класса прибавляется по 3 пфеннига, а къ платѣ за билетъ II класса по 4,5 пф. за каждый послѣдующій километръ.

Одновременно съ этимъ, остаются въ дѣйствіи билеты сезонные, ученическіе и недѣльные; всѣ прочіе билеты окрестнаго сообщенія, установленные только на нѣкоторыхъ протяженіяхъ, отмѣняются. Вновь введенные билеты годны для обоихъ направленій, такъ-что, пассажиръ имѣетъ возможность заранѣе пріобрѣтать одновременно нѣсколько билетовъ.

ФРАНЦІЯ.

Основные тарифы Французскихъ ж. д.

Согласно уставовъ (Cahiers de charges) шести главнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, утвержденныхъ французскимъ Правительствомъ въ 1857 году, на желѣзныхъ дорогахъ Франціи установлены для пассажирскаго движенія слѣдующія ставки:

для III кл. по 5,5 сант. = 1,38 к. з. съ пассажира и километра
„ II „ „ 7,5 „ = 1,88 „ „ „ „ „
„ I „ „ 10 „ = 2,50 „ „ „ „ „

Къ этимъ ставкамъ прибавляется государственный сборъ въ размѣрѣ 23,2% *), почему плата за проѣздъ съ пассажира и километра пути составляетъ для:

III кл. 6,77 сант. = 1,69 коп. зол.
II „ 9,24 „ = 2,31 „
I „ 12,32 „ = 3,08 „

Эти ставки представляютъ собою высшій размѣръ платы за билеты, какъ обыкновенныхъ пассажирскихъ, такъ и скорыхъ поѣздовъ. Кромѣ того установлены особые тарифы для обратныхъ и временныхъ билетовъ съ пониженіемъ платы до 35%.

Пониженія пасс. тарифовъ Правит. ж. д.

На Правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ Ноябрѣ 1880 г., введенъ въ дѣйствіе пониженный тарифъ, согласно коему уставные тарифы частныхъ дорогъ, на разстояніяхъ свыше 50 и до 400 килом., были понижены пропорціонально протяженіямъ, такъ что, единичныя ставки, со включеніемъ государственнаго сбора, выражались:

для III класса отъ 6,16 до 5,65 сант.
„ II „ „ 8,30 „ 7,70 „
„ I „ „ 11,20 „ 10,35 „

съ пассажира и километра.

За разстоянія свыше 400 километровъ прибавлялось, за каждый километръ: въ III кл. 5,65; во II кл. 7,25 и въ I классѣ 10,25 сантимовъ.

Независимо отъ сего, установлены билеты съ обратнымъ

*) Въ 1840 году государственный сборъ составлялъ 11%, въ 1855 году увеличенъ до 12%; въ силу закона 16 Сентября 1871 г., послѣдовало новое увеличеніе означеннаго 12% сбора на 10%, что составило 13,2% такъ что, въ общемъ, государственный сборъ въ настоящее время равняется 23,2%.

путемъ отъ и до всѣхъ станцій, съ пониженіемъ двойной платы за проѣздъ: до 50 километровъ на 40%, а за разстоянія свыше 50 килом. — на 25%. Кромѣ этихъ билетовъ, введены абонементные (временные) билеты срокомъ на 12, 6 и 3 мѣсяца, съ пониженіемъ платы пропорціально протяженіямъ пути, а именно:

За разстоянія:	12 мѣсяцевъ.			6 мѣсяцевъ.			3 мѣсяца.		
	III	II	I	III	II	I	III	II	I
	франковъ.								
отъ 10 до 12 килом. .	108	144	192	63	84	112	47,5	63	84
» 35 » 42 » .	270	326	528	198	264	352	135	198	264
» 73 » 84 » .	416	554	73	277	370	493	208	277	369,5

Хотя, состоявшеюся, 20 Ноября 1883 г., между Правительствомъ и шестью главнѣйшими желѣзнодорожными обществами конвенціей, пассажирскій тарифъ и былъ оставленъ безъ всякихъ измѣненій, тѣмъ не менѣе въ § 14-й этой конвенціи включено условіе, въ силу коего, въ случаѣ отмѣны Правительствомъ повышеннаго закономъ 16 Сентября 1871 г. на 10% государственнаго сбора, желѣзныя дороги обязаны понизить ставки II класса на 10% и III кл. на 20%. Если же Правительство признаетъ необходимымъ отмѣнить, частью или полностью, остальные 10% сего сбора, то и желѣзныя дороги обязаны произвести дальнѣйшее соразмѣрное пониженіе тарифныхъ ставокъ.

Это распоряженіе должно было служить основаніемъ для предстоявшихъ преобразованій пассажирскаго тарифа, при всемъ томъ, пока только на одной Восточной желѣзной дорогѣ введенъ, съ 1 Сентября 1884 года, новый пассажирскій тарифъ.

Багажъ.

На желѣзныхъ дорогахъ Франціи 30 килограммовъ багажа перевозится безплатно, за вѣсъ его свыше 30 килограммовъ, взимается, включая сюда и государственный сборъ:

на частныхъ дорогахъ:	на Правительственныхъ дорогахъ:
до 40 килом., по 55 сант., свыше 40 килом. по 44,55 сант. за тонну.	до 40 кил. по 50 сант. за тонну, за разстояніе свыше 40 кил. и до 400 килом. плата понижается отъ 40 до 35,2 сантимовъ за тонну.

Виды пассажирскихъ билетовъ на Правит. и частныхъ ж. д.

Въ началѣ 1888 года, Управленіе Правительственныхъ ж. дорогъ представило на утвержденіе Министра Публичныхъ Работъ проектъ введенія системы „чековыхъ книжекъ“ и „километрическихъ билетовъ“ съ пониженными противъ обыкновенныхъ билетовъ платами.

Чековыя книжки.

Эта система заключается въ томъ, что для продажи изготовляются чековыя книжки километрическихъ билетовъ всѣхъ трехъ классовъ, каковыя книжки годны для проѣзда по всей сѣти Правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ.

По каждой такой книжкѣ пассажиръ можетъ проѣхать, въ общемъ, разстояніе отъ 5,000 до 25,000 километровъ. Каждая книжка содержитъ въ себѣ по нѣсколько листковъ, для непрерывнаго проѣзда 1000 километровъ каждый; для такихъ путешествій допускаются слѣдующія пониженія противъ обыкновенныхъ тарифовъ:

для разстояній въ 5000 кил. на 30%
„ „ „ 6000 „ „ 31%
„ „ „ 7000 „ „ 32%

и т. д., такъ что % скидки, увеличиваясь на единицу для каждой дальнѣйшей тысячи километровъ, достигаетъ maximum'а скидки въ 50% при разстояніи въ 25,000 километровъ.

Пассажиръ не имѣетъ права собственноручно вырывать листки; эта обязанность возложена исключительно на сборщика билетовъ на станціи отправленія, который, при каждой поѣздкѣ, вырываетъ опредѣленное количество листковъ, составляющихъ въ совокупности длину предполагаемаго пути и взамѣнъ выдаетъ билетъ указаннаго въ книжкѣ класса, безъ всякой доплаты, за исключеніемъ 10 сит., если провозная плата превышаетъ сумму 10 фр.

Владѣлецъ книжки можетъ во всякое время перейти изъ вагона одного въ вагонъ другого класса, уплативъ лишь разницу по обыкновенному тарифу между платою того и другаго классовъ.

„Чековыя Книжки“ годны въ теченіе одного года, но срокъ этотъ можетъ быть продолженъ на неопредѣленное время, при доплатѣ за каждый мѣсяцъ отсрочки по 10% общей стоимости книжки, даже если нѣсколько листковъ уже вырвано.

Пассажиру, ѣдущему по чековой книжкѣ, по предъявленіи самой книжки и выданнаго по ней билета, предоставляется право на безплатный провозъ 50 килограммовъ багажа.

Спеціальныя именныя книжки.

По примѣру Управленія Правительственныхъ жел. дорогъ, Парижско-Ліонско-Средиземноморское Общество (Compagnie de Paris - Lyon - Méditerranée) установило „спеціальныя именныя книжки", допускающія пересадки, и круговые билеты съ опредѣляемыми самими путешественниками маршрутами.

Получающее такую книжку лицо вноситъ:

а) предварительный взносъ въ размѣрѣ 50 франковъ, каковая сумма, во всякомъ случаѣ, поступаетъ въ пользу Общества и служитъ какъ бы залогомъ; и

б) полную плату за мѣсто по нормальному тарифу, при каждой поѣздкѣ.

По истеченію же 3, 6 или 12 мѣсяцевъ, пассажиръ предъявляетъ Обществу свою книжку, для подведенія итога полученнымъ съ него въ этотъ промежутокъ времени суммамъ, и ему возвращается въ видѣ преміи половина той суммы, которая превыситъ сумму 300 франковъ за 3 мѣсяца; 450 франковъ за 6 мѣсяцевъ и 600 франковъ за 12 мѣсяцевъ путешествій. Означенными книжками пассажиру предоставляется полная свобода какъ въ отношеніи выбора направленія, такъ и въ отношеніи пересадокъ и перемѣны класса вагона.

Билеты круговыхъ путешествій.

Билеты круговыхъ путешествій съ произвольнымъ маршрутомъ выдаются въ теченіе всего года; при чемъ путешественнику предоставляется право прерывать произвольно путь на концѣ одной желѣзнодорожной линіи безъ того, чтобы начать его снова на другой, что значительно облегчаетъ путешествія въ горахъ. Такія же удобства предоставлены на всѣхъ линіяхъ отъ Гренобля до Монтемеліана и отъ Моданы до Кюлоца. Наконецъ, къ списку секцій прибавлены нѣкоторые пункты, которые путешественники могутъ включать по два раза въ свой маршрутъ отъ Кюлоца до Беллегарда, отъ Тарасконы до Цетты, отъ Люнелля до Арля и т. д.

Абонементные билеты для промышленниковъ.

Съ цѣлью предоставленія наибольшихъ льготъ промышленникамъ, которые доставляютъ грузы линіямъ Парижско-Ліонско-Средиземноморскаго Общества, названное Общество выдаетъ

абонементные билеты промышленникамъ, отправившимъ въ теченіе года груза на сумму не менѣе 10000 франковъ съ пониженіемъ платы на 10%; при совокупности же перевозокъ:

на сумму до	20,000	фр.	дѣлается	скидка въ	20%
„ „	30,000	„	„	„ „	30%
„ „	40,000	„	„	„ „	40%
„ „	50,000	„	„	„ „	50%

Составные билеты круговыхъ путешествій.

Съ 20 Іюня 1889 г., на шести главнѣйшихъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, введены составные билеты круговыхъ путешествій, съ дѣйствіемъ до 30 дней для протяженій отъ 300 до 1500 килом.; 45 дней отъ 1500 до 3000 килом. и 60 дней для бо́льшихъ разстояній. Срокъ годности билета можетъ быть продленъ при доплатѣ 10% стоимости билета. Пониженіе платы за проѣздъ по этимъ билетамъ зависитъ отъ протяженія пути и выражается отъ 20% до 60%. При выдачѣ одного сборнаго билета для 3-хъ лицъ, дѣлается скидка въ 10% со стоимости билета для третьяго лица; съ каждаго же билета для слѣдующихъ лицъ, т. е. для 4, 5-го и т. д. лица, дѣлается скидка въ 25% со стоимости билета. При этомъ общая стоимость билета для круговаго путешествія одного или нѣсколько лицъ не должна быть ниже двойной платы за обыкновенный билетъ по прямой линіи отъ станціи отправленія до отдаленнѣйшей станціи назначенія даннаго путешествія.

Впослѣдствіи, плата за проѣздъ на разстояніяхъ свыше 4000 километровъ исчислялась такимъ образомъ, что за каждую недѣлимую часть въ 200 километровъ прибавлялось по 4 фр. въ III кл.; по 5 фр. во II кл. и по 6 фр. въ I классѣ.

Кромѣ того, при уплатѣ авансомъ, смотря по сроку годности билета (3, 6 или 12 мѣсяцевъ) и по классу вагона, суммы отъ 165 до 600 франковъ, путешественнику предоставляется право на полученіе „личнаго именнаго билета“, по предъявленіи коего, ему выдается обыкновенный билетъ за полцѣны; иными словами, ему предоставляется возможность проѣхать вдвое большее число километровъ, чѣмъ по билету нормальнаго пассажирскаго тарифа.

Съ 15 Сентября 1891 года, Парижско-Ліонско-Средиземно-

морское Общество измѣнило, введенныя 15 Іюля 1888 года, правила о выдачѣ сборныхъ билетовъ круговыхъ путешествій, ограничивъ права пассажировъ оставлять и снова переходить на сѣть этого Общества, на оконечной станціи пути, или на прилегающей станціи французской или иностранной сѣти, съ тѣмъ, что бы плата за круговой билетъ, ни въ какомъ случаѣ, не была ниже платы за обыкновенный билетъ того же класса, за протяженіе между станціей высадки, съ одной стороны, и наиболѣе отдаленною конечною станціей глухаго пути съ другой.

Вновь введенный пассажирскій тарифъ.

Послѣ отказа Правительства, въ 1890 году, отъ налога на пассажирскіе билеты и грузы большой скорости, Правленія желѣзныхъ дорогъ, въ виду принятыхъ конвенціею 1883 года обязательствъ, не могли уклониться отъ пониженія пассажирскаго тарифа и предложили понизить ставки для билетовъ II класса на 10%, а III класса—на 20%, съ установленіемъ, кромѣ того, на обратные билеты платы, пониженной на 17,5% противъ двойной стоимости билета по новому тарифу.

Желѣзнодорожный Совѣтъ, разсмотрѣвъ вышеприведенныя предложенія, призналъ необходимымъ предложить Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ нижеслѣдующее:

1) существующія на подъѣздныхъ путяхъ Западной желѣзной дороги, не имѣющей въ составѣ поѣздовъ вагоновъ III класса, цѣны пассажирскихъ билетовъ I и II кл. вездѣ, гдѣ онѣ выше ставокъ новаго общаго тарифа, понизить до указанныхъ въ этомъ тарифѣ размѣровъ;

2) ставки за обратные билеты, установленныя соразмѣрно стоимости билетовъ въ одинъ конецъ, понизить противъ тарифа для билетовъ I класса на 25%, а для билетовъ II и III классовъ на 20%, отчего плата за проѣздъ въ I классѣ понизится на 25%, во II классѣ на 28% и въ III классѣ на 36%; и

3) обратить особенное вниманіе на упорядоченіе системы обратныхъ билетовъ въ сообщеніи между линіями французской желѣзнодорожной сѣти.

На основаніи этого, Министромъ Публичныхъ Работъ, по предварительномъ соглашеніи съ Совѣтомъ Министровъ, были возобновлены переговоры съ главнѣйшими желѣзнодорожными Обществами. Вслѣдствіе этихъ переговоровъ Правленія желѣзно-

дорожныхъ Обществъ, согласившись на вышеприведенное предложеніе, рѣшили ввести нижеслѣдующій новый тарифъ:

для III кл. 4,40 сант.; для II — 6,75 сант. и для I—10 сант, что, съ прибавленіемъ 12% государственнаго сбора, составитъ всего:

для III класса — 4,93 сант. = 1,23 коп. зол.
„ II „ — 7,56 „ = 1,89 „ „
„ I „ — 11,20 „ = 2,80 „ „

за километръ пробѣга.

Такимъ образомъ, пониженія эти составляютъ для III класса около 27%, для II кл. около 18% и для I кл. около 9%.

Для билетовъ съ обратнымъ путемъ между всѣми станціями французскихъ желѣзныхъ дорогъ предполагается, опредѣленныя уставомъ, ставки III кл. понизить на 36%; II кл. на 28% и I кл. на 25%, что составитъ, съ прибавленіемъ 12% госуд. сбора:

для III кл. 3,94 сант. = 0,98 коп. зол.
„ II „ 6,05 „ = 1,50 „ „
„ I „ 8,40 „ = 2,10 „ „

Билеты абонементные и для круговыхъ путешествій предполагается не измѣнять, а лишь понизить плату за нихъ на 11,2%, т. е. на разницу отъ уменьшенія прежней 23,2% нормы государственнаго сбора.

За провозъ багажа, свыше льготныхъ 30 килограммовъ, будетъ взиматься прежняя плата, уменьшенная лишь на отмѣненный государственный сборъ, т. е. на 11,2%.

Тарифъ этотъ утвержденъ Палатою Депутатовъ 15 Декабря 1891 года и введенъ въ дѣйствіе съ 1 Апрѣля 1892 года.

БЕЛЬГІЯ.

Прежде дѣйствовавшій тарифъ.

По отмѣнѣ временно преобразованныхъ пассажирскихъ тарифовъ, постановленіемъ Министерства, отъ 18 Сентября 1871 года, введенъ въ дѣйствіе прежній тарифъ въ 20 сант. для III кл., 30 сант. для II кл. и 40 сант. для I класса за пассажира и льё, съ пониженіемъ ставокъ на 10%; отчего ставки выразились: для III кл. въ 18 сант., для II кл. въ 27 сант. и для

I кл. въ 36 сант. Засимъ, постановленіемъ Министерства отъ 15 Октября 1879 г., тарифъ этотъ былъ временно повышенъ на 5%, за единицу же для исчисленія разстояній вмѣсто льё принятъ километръ.

Новый пассажирскій тарифъ.

Королевскимъ указомъ, отъ 18 Августа 1891 года, ставки утверждены окончательно въ слѣдующихъ размѣрахъ:

для III кл. 3.78 сант. = 0.94 коп. зол.
„ II „ 5.67 „ = 1.42 „ „
„ I „ 7.56 „ = 1.89 „ „
съ пассажиро-километра.

Для скорыхъ поѣздовъ эти ставки повышаются на 25%. За билеты съ обратнымъ путемъ постановлено взимать отъ и до всѣхъ станцій плату, пониженную на 20%. Кромѣ того, введены абонементные билеты на сроки 3, 6, 9 и 12 мѣсяцевъ, годные для всѣхъ поѣздовъ.

По соглашенію съ германскими дорогами, введены билеты для круговыхъ путешествій, съ пониженіемъ указанныхъ ставокъ на 30%.

Хотя безплатной перевозки багажа и не полагается, тѣмъ не менѣе пассажирамъ разрѣшено брать съ собою въ вагонъ, при условіи не стѣснять прочихъ пассажировъ, въ видѣ ручной клади, до 25 килогр. багажа; за багажъ сверхъ этого количества положено взимать по 6 сантим. за каждые 100 килогр. и километръ.

ГОЛЛАНДІЯ.

Основныя ставки пасс. тарифа.

Положеніемъ отъ 9 Іюня 1876 г., на желѣзныхъ дорогахъ Голландіи введенъ въ дѣйствіе, съ 15 Октября того же года, пассажирскій тарифъ съ слѣдующими основными ставками:

	для обыкнов. билетовъ:		для билет. съ обратнымъ путемъ:	
для III кл.	2,5 цент.*) = 1.33 к. з.		4 цент.	= 2.12 коп. зол.
„ II „	4 „	= 2.12 „ „	6 „	= 3.18 „ „
„ I „	5 „	= 2.65 „ „	8 „	= 4.24 „ „

*) 1 центъ = 0,53 коп. зол.

Эти ставки примѣняются на Нидерландскихъ жел. дорогахъ только на протяженіи первыхъ 50 километровъ. За протяженія свыше 50 километровъ, взимается:

	за обыкнов. билеты:			за бил. съ обр. пут.:		
	III к.	II к.	I к.	III к.	II к.	I к.
	цент.	цент.	цент.	цент.	цент.	цент.
отъ 50 до 100 кил.	2,00	3,20	4,00	3,00	4,80	6,00
„ 101 „ 150 „	1,75	2,80	3,50	2,50	3,75	5,00
„ 151 „ 200 „	1,62	2,60	3,25	2,25	3,37	5,50
свыше 200 „	1,50	2,40	3,00	2,00	3,00	4,00

Голландскія жел. дороги за билеты съ обратнымъ путемъ взимаютъ въ III кл. 3 цент.; во II кл. 4,8 цент.; и въ I кл. 6 цент.; на Голландско-Рейнской же дорогѣ взимается плата въ размѣрѣ 160% стоимости обыкновеннаго билета I и III класса и 150% II класса.

Установивъ абонементные билеты съ пониженною платою, голландскія дороги, кромѣ того, вступили въ союзъ съ германскими дорогами на предметъ установленія билетовъ для круговыхъ путешествій.

Безплатнаго провоза багажа не допускается. Плата за багажъ свыше 10 килогр. составляетъ 0,14 цента за килограммъ и километръ на правительственныхъ и 0,1 цента на прочихъ голландскихъ дорогахъ.

Проектъ пониженнаго тарифа.

Общее стремленіе къ преобразованіямъ пассажирскаго тарифа побудило правленія голландскихъ желѣзныхъ дорогъ ходатайствовать передъ Правительствомъ о разрѣшеніи произвести нѣкоторое пониженіе существующихъ ставокъ. Разъяснивъ совершенную непригодность венгерскаго пояснаго тарифа для потребностей населенія Голландіи, они представили проектъ пониженія ставокъ для разстояній свыше 50 километровъ, въ виду того, что лишь весьма незначительная часть пассажировъ проѣзжаетъ по голландскимъ дорогамъ на разстояніяхъ бо́льшихъ 50 километровъ. Проектъ сихъ ставокъ, за исключеніемъ дорогъ второстепенныхъ, имѣющихъ мѣстное значеніе—слѣдующій:

для билетовъ съ обратнымъ путемъ.

	III кл.	II кл.	I кл.
отъ 1— 50 килом.	3,00 цент.	4,50 цент.	6,00 цент.
„ 51—100 „	1,80 „	2,70 „	3,60 „
„ 101—150 „	1,50 „	2,25 „	3,00 „
„ 101—300 „	1,20 „	1,80 „	2,40 „

Для билетовъ въ одинъ конецъ дѣлается 17% скидка съ вышеприведенныхъ ставокъ для обыкновенныхъ билетовъ. За минимальное протяженіе пути считается 5 километровъ.

Министерство Промышленности и Торговли проектъ этотъ не утвердило, но, по совѣщаніи съ представителями желѣзнодорожныхъ обществъ, предложило ввести нижеслѣдующія ставки:

Разстоянія въ километрахъ.	За проѣздъ въ одинъ конецъ.						За проѣздъ туда и обратно.					
	III		II		I		III		II		I	
	Цент.	Коп. зол.	Цент.	Коп. зол.	Цент	Коп. зол.	Цент.	Коп. зол.	Цент.	Коп. зол.	Цент.	Коп. зол.
Отъ 1— 50	2,00	1,06	3,00	1,59	4,00	2,12	3,00	1,59	4,50	2,38	6,00	3,18
» 51—100	1,80	0,95	2,70	1,43	3,60	1,91	2,70	1,43	4,05	2,15	5,40	2,86
» 101—150	1,60	0,85	2,40	1,27	3,20	1,70	2,40	1,27	3,60	1,91	4,80	2,54
» 151—180	1,40	0,74	2,10	1,11	2,80	1,48	2,10	1,11	3,15	1,47	4,20	2,22
» 181—210	1,00	0,53	1,50	0,80	2,00	1,06	1,50	0,80	2,25	1,19	3,00	1,59
» 211—240	0,60	0,32	0,90	0,48	1,20	0,64	0,90	0,48	1,05	0,76	1,80	0,96
свыше 240	0,20	0,105	0,30	0,16	0,40	0,21	0,30	0,16	0,45	0,24	0,60	0,32

Изъ этой таблицы усматривается, что тарифныя ставки понижаются, подобно ставкамъ градаціоннаго тарифа. На основаніи этой таблицы желѣзныя дороги обязаны были разработать пассажирскіе тарифы и представить таковые до 1 Сентября 1891 г. съ тѣмъ, чтобы они могли быть введены въ дѣйствіе еще до истеченія года; вопросъ этотъ однако пока, насколько мнѣ извѣстно, окончательно еще не разрѣшенъ.

ШВЕЙЦАРІЯ.

Дѣйствующіе тарифы.

На старѣйшихъ швейцарскихъ дорогахъ существуютъ основныя ставки въ 25, 35 и 50 раппъ за извѣстное разстояніе (Wegstunde) или

5,20 сант. = 1,30 коп. зол. въ III кл.
7,30 „ = 1,83 „ „ „ II „
10,40 „ = 2,60 „ „ „ I „

съ пассажиро-километра въ пассажирскихъ поѣздахъ; въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ дѣлается скидка въ 20%.

Согласно законоположенію отъ 13 Декабря 1872 года, уставами вновь концессіонированныхъ дорогъ разрѣшено взимать не болѣе:

5 сант. = 1,25 коп. зол. въ III кл.
7 „ = 1,75 „ „ „ II „
10 „ = 2,50 „ „ „ I „

съ пассажиро-километра.

Швейцарскія желѣзнодорожныя Общества связаны условіями концессій только по отношенію числа классовъ вагоновъ и максимальныхъ ставокъ за проѣздъ. Нѣкоторыми, однако, концессіями Правительству предоставлены и большія права, такъ напр., § 20 Сангалленской концессіи для желѣзной дороги отъ Роршахъ черезъ Сангалленъ въ Виль, Правительству предоставлено право опредѣлять максимальныя ставки для пассажирскаго и товарнаго сообщеній, сообразно среднему выводу ставокъ существующихъ пассажирскихъ и товарныхъ тарифовъ на французскихъ, бельгійскихъ и германскихъ дорогахъ и примѣнять таковыя, сообразуясь съ условіями страны.

Пассажирскія платы за проѣздъ по нижеприведеннымъ жел. дорогамъ опредѣлены въ нижеслѣдующихъ размѣрахъ:

	По обыкн. билетамъ. сантимовъ.			По билетамъ обратнымъ.		
	III	II	I	III	II	I
на Сѣверо-Восточной дор.	5,20	7,30	10,00	стоимость обыкн. бил.	стоимость обыкн. бил.	стоимость обыкн. бил.
товаро-пассаж. п.	4,16	5,84	—	II кл.	I кл.	I и III кл.
» дорогахъ Швейц. Союза	5,20	7,30	10,40	пониженная на 20% плата двойной стоимости обыкновенныхъ билетовъ.		
» Сенготтардской дор. .	5,20	7,30	10,40			
» Швейцар. центральн. д.	5,37	7,50	10,75	пониженная на 25% плата двойной стоимости обыкновенныхъ билетовъ.		
» Юра-Бернъ-Люцерн. д.	5,20	7,30	10,40			

Кромѣ вышеуказанныхъ билетовъ, существуютъ билеты: воскресные (праздничные), съ пониженіемъ платы отъ 30% до 50%; билеты для проѣзда компаніями, съ пониженіемъ платы отъ 47 % до 60%; билеты абонементные и билеты для рабочихъ съ пониженіемъ платы отъ 70% до 80%.

Билеты для круговыхъ путешествій выдаются, по соглашенію съ германскими дорогами и Правленіями другихъ швейцарскихъ дорогъ, съ пониженіемъ платы отъ 25% до 40%.

Безплатнаго провоза багажа нѣтъ.

Съ нѣкотораго времени швейцарскія желѣзныя дороги заняты рѣшеніемъ вопроса о степени возможности уменьшенія пассажирскаго тарифа. Въ виду того, что вопросъ этотъ затрогиваетъ финансовые интересы желѣзныхъ дорогъ, признано необходимымъ подвергнуть его всестороннему обсужденію, собравъ предварительно необходимыя статистическія свѣдѣнія. Одновременно съ этимъ, желѣзнодорожный департаментъ швейцарскаго Союза приступилъ къ провѣркѣ пассажирскихъ тарифовъ, разославъ всѣмъ Правленіямъ швейцарскихъ дорогъ брошюру „о ревизіи пассажирскаго тарифа", составленную однимъ изъ административныхъ инспекторовъ. Въ брошюрѣ этой, указывается на поясные тарифы Австріи и Венгріи и, по перечисленіи достигнутыхъ ими успѣховъ, предполагается пересоставить пассажирскіе тарифы согласно нижеслѣдующимъ основнымъ ставкамъ:

для III кл. 3,75 сант. = 0,94 коп. зол.
„ II „ 5,625 „ = 1,41 „ „
„ I „ 9,375 „ = 2,34 „ „
съ пассажиро-километра.

При этомъ, по мнѣнію административнаго инспектора, подлежатъ отмѣнѣ обратные и прочіе, съ произвольно пониженными ставками, билеты, за исключеніемъ временныхъ.

Въ отвѣтъ на это предложеніе, швейцарскія жел. дороги, въ пространной запискѣ, объяснили Департаменту, что пониженіе пассажирскихъ платъ въ Австріи и Венгріи было предпринято въ то именно время, когда устарѣвшій тарифъ отличался особенною дороговизною, не допускавшею никакого сравненія его съ дѣйствовавшимъ тогда швейцарскимъ тарифомъ и, что новые тарифы Австріи и Венгріи нисколько не ниже тарифовъ, нынѣ

существующихъ въ Швейцаріи. Далѣе, швейцарскія дороги заявляютъ, что онѣ не могутъ согласиться на предложеніе инспектора, по нежеланію производить опыты, могущіе причинить значительный ущербъ доходности желѣзныхъ дорогъ и, что упраздненіемъ обратныхъ билетовъ, употребленіе коихъ весьма распространено на швейцарскихъ дорогахъ *), почти никакой пользы народонаселенію принесено не будетъ, напротивъ, отмѣна ихъ доставитъ лишь извѣстныя удобства иностранной путешествующей публикѣ. Въ заключеніе, швейцарскія дороги замѣчаютъ, что, въ данное время, онѣ не могутъ опредѣлить, въ какой мѣрѣ имъ надлежитъ принять участіе въ разсмотрѣніи вопроса о преобразованіи пассажирскаго тарифа, такъ какъ имъ кажется вообще сомнительнымъ, чтобы въ этомъ представлялась какая либо необходимость.

ИТАЛІЯ.

Послѣ выкупа Правительствомъ всѣхъ существующихъ въ Италіи желѣзныхъ дорогъ и подраздѣленія таковыхъ на три самостоятельныя сѣти, закономъ отъ 27 Апрѣля 1885 года, итальянскія желѣзныя дороги переданы въ вѣденіе трехъ Обществъ, Средиземно-морскаго, Адріатическаго и Сицилійскаго. Въ уставахъ этихъ Обществъ были опредѣлены слѣдующіе пассажирскіе тарифы, со включеніемъ 13% государственнаго сбора:

	Въ пассажирск. поѣздахъ:		Въ скорыхъ поѣздахъ:	
для III кл. —	5,09 цент.**)	= 1,27 к. зол.	5,65 цент.	= 1,41 к. зол.
» II » —	7,91 »	= 1,98 „ „	8,71 „	= 2,18 „ „
» I » —	11,30 »	= 2,82 „ „	12,43 „	= 3,11 „ „

Въ случаѣ введенія особыхъ поѣздовъ, состоящихъ исключительно изъ вагоновъ I-го класса и пробѣгающихъ отъ 55 до 60 километровъ въ часъ, т. е. со скоростью, превышающею скорость обыкновенныхъ скорыхъ поѣздовъ, плата за проѣздъ въ такихъ поѣздахъ опредѣляется въ 13,56 цент. = 3,39 коп. зол.

Между опредѣленными станціями, въ районѣ 150 километровъ, установлены обратные билеты, съ пониженіемъ платы

*) Приблизительно 53% общаго количества проданныхъ билетовъ.

**) 1 центезимо = 0,25 коп. золот.

отъ 20 % до 35% и со срокомъ годности соотвѣтственно протяженію пути. Если билеты эти предназначаются для проѣзда въ скорыхъ поѣздахъ, то плата за нихъ равняется средней стоимости проѣзда въ обыкновенныхъ и скорыхъ поѣздахъ, причемъ дѣлается извѣстная процентная скидка.

Кромѣ того, между опредѣленными пунктами, введены, годные на 1, 3, 6 и 12 мѣсяцевъ, абонементные билеты, съ пониженною на 50% платою и съ предоставленіемъ проѣзда въ скорыхъ поѣздахъ, при условіи доплаты 5% стоимости билета. Существуютъ также билеты для круговыхъ путешествій съ платою, пониженною отъ 20% до 35%, смотря по протяженію пути.

Въ составъ поѣздовъ двухъ желѣзныхъ дорогъ Италіи, соединяющихъ Неаполь съ Беневентомъ и Кастеламаре, входятъ вагоны IV класса, причемъ плата за проѣздъ въ этомъ классѣ опредѣлена въ 3,39 цент. = 0,85 к. з. за километръ.

Права на безплатный провозъ багажа не существуетъ.

Преобразованій въ вышеприведенномъ пассажирскомъ тарифѣ не предполагается.

ШВЕЦІЯ.

Максимальныя тарифныя ставки устанавливаются для каждой отдѣльной дороги Правительствомъ, Правленія же дорогъ обязаны, по истеченіи извѣстнаго времени, проекты объ измѣненіи упомянутыхъ ставокъ вновь представлять на разсмотрѣніе и окончательное утвержденіе Правительства. Тарифы частныхъ и правительственныхъ дорогъ построены на совершенно одинаковыхъ основаніяхъ и, согласно повѣленію отъ 15 Октября 1880 г., таковые выражались слѣдующими цифрами:

	въ обыкновенныхъ поѣздахъ:		въ скорыхъ поѣздахъ:	
для III кл.	въ 3,50 эре *)	= 1,22 к. з.	4,00 эре	= 1,40 к. з.
» II »	» 5,25 »	= 1,84 » »	6,00 »	= 2,10 » »
» I »	» 7,00 »	= 2,45 » »	8,50 »	= 3,10 » »

Въ 1887 году назначена была правительственная комиссія для разработки новыхъ основаній пассажирскихъ тарифовъ. Эта комиссія предлагала существующія ставки скорыхъ поѣздовъ

*) 1 эре = 0,35 к. зол.

назначить для обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, а ставки сихъ послѣднихъ примѣнить къ смѣшаннымъ и товарнымъ поѣздамъ.

Въ настоящее время нормальныя покилометричныя ставки пассажирскаго тарифа слѣдующія:

	III кл.	II кл.	I кл.
а) въ смѣшанныхъ и товарныхъ поѣздахъ	3,5 эре.	5,25 эре.	7 эре.
б) въ скорыхъ и обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздахъ .	4 „	6 „	8,5 „

За мѣсто въ спальномъ вагонѣ пассажиръ доплачиваетъ отъ 3 до 5 кронъ *).

На важнѣйшихъ частныхъ дорогахъ Швеціи установлены для обыкновенныхъ билетовъ нижеслѣдующія тарифныя покилометричныя ставки:

	для III кл.	II кл.	I кл.
На Бергслагернаскихъ ж. д. . . .	4,50 эре.	—	7,5 эре.
Фредриксгальдъ-Суннанскихъ ж. д.:			
въ скорыхъ поѣздахъ	5 „	—	9 „
въ смѣшанныхъ поѣздахъ. . .	4,5 „	—	8 „
Вестюстъ-Гетеборгъ-Гельзингборгской ж. д.:			
въ скорыхъ поѣздахъ	4 „	6 эре.	8,5 „
въ смѣшанныхъ поѣздахъ. . .	3,5 „	5,25 „	7 „
Упсала-Гефле-Окельбоской ж. д. .	4 „	6 „	— „
Гефле-Далаской ж. д.	3 „	5 „	— „
Стокгольмо-Вестерасъ-Берглагенской ж. д.	4 „	6 „	8 „
Кепингъ-Гультской ж. д.	4 „	6 „	— „
Гальмштадтъ-Нессіоской ж. д.:			
въ скорыхъ поѣздахъ	5 „	6 „	8 „
въ смѣшанныхъ поѣздахъ. . .	4 „	5 „	6,5 „
Гельзингборго-Гесслегольмской ж. д.:			
въ скорыхъ поѣздахъ	4 „	6 „	8 „
въ смѣшанныхъ поѣздахъ. . .	3,5 „	5,25 „	7 „
Норсгольмъ-Вестервикъ-Гульдфредской ж д.	4,7 „	— „	7,5 „

*) 1 крона = 35 коп. золот.

Обратные билеты всѣхъ трехъ классовъ выдаются въ сообщеніи между всѣми станціями и для проѣзда во всѣхъ, значущихся въ росписаніи, поѣздахъ, за исключеніемъ лишь нѣкоторыхъ ночныхъ скорыхъ поѣздовъ, отправляющихся во время лѣтняго сезона между Стокгольмомъ и Мальмё. Эти билеты дѣйствительны въ теченіе 4 дней для разстояній до 100 километровъ включительно, съ увеличеніемъ-же разстоянія, срокъ увеличивается на одинъ день на каждую сотню километровъ. Плата за эти билеты равняется увеличенной на 50% платѣ билета на проѣздъ въ смѣшанномъ поѣздѣ.

Составныя билетныя книжки, для круговыхъ путешествій въ оба направленія, выдаются въ теченіе всего года. Срокъ годности такой книжки, въ зависимости отъ разстояній, на какія она выдается, бываетъ различенъ: 45 дней при разстояніяхъ отъ 60 до 2000 километровъ и 60 дней при разстояніяхъ, превышающихъ 2000 километровъ. Въ основаніе расчета провозной платы принята для III класса ставка въ 3 эре; для II класса 4,5 эре и I класса 6 эре за километръ.

Кромѣ перечисленныхъ выше билетовъ существуютъ билеты „временные“, выдаваемые на сроки отъ одного до двѣнадцати мѣсяцевъ.

Сверхъ того, выдаются еще, такъ называемые, семейные билеты, годные для 50 обыкновенныхъ поѣздокъ. Они служатъ только для сообщенія большихъ городовъ съ окрестностями. За такіе билеты взимается половина платы 50 обыкновенныхъ поѣздокъ въ скорыхъ поѣздахъ, съ прибавленіемъ 50 эре за стоимость самой билетной книжки.

Для увеселительныхъ поѣздокъ между городомъ и близлежащими станціями установлены въ оба конца, такъ называемые, воскресные билеты; плата за нихъ та же, что и за обыкновенные билеты скорыхъ поѣздовъ.

Участвующіе въ съѣздахъ, конференціяхъ и т. п. перевозятся обыкновенно по пониженнымъ платамъ: за проѣздъ въ оба конца взимается плата обыкновеннаго билета скорыхъ поѣздовъ въ одинъ конецъ. Для этой цѣли примѣняются, такъ называемые, „билеты со скидкой“.

Въ настоящее время, на всѣхъ линіяхъ Правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ Швеціи, на сѣверъ отъ города Упсала, имѣ-

ются только вагоны II и III классовъ, на остальныхъ-же линіяхъ также и I класса. Въ составъ ночныхъ скорыхъ поѣздовъ входятъ вагоны только I и II классовъ, вагоновъ III класса въ этихъ поѣздахъ не имѣется, за исключеніемъ, впрочемъ, нѣкоторыхъ поѣздовъ между Стокгольмомъ и Мальмё, имѣющихъ по одному вагону III класса.

По соглашенію съ германскими дорогами, въ Швеціи введены билеты для круговыхъ путешествій, съ пониженіемъ платы на 30%.

НОРВЕГІЯ.

На желѣзныхъ дорогахъ Норвегіи, находящихся бо́льшею частью въ вѣденіи Правительства, взимается за проѣздъ:

въ III классѣ	3,40	эре *)	=	1,19	коп. зол.
„ II „	5,20	„	=	1,82	„ „
„ I „	7,00	„	=	2,45	„ „

съ пассажиро-километра.

За проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ дѣлается надбавка въ размѣрѣ 20%. Билеты II и I классовъ даютъ право на провозъ 30 килогр., а билеты III-го класса — 15 килогр. багажа безплатно.

Плата за билеты съ обратнымъ путемъ понижена отъ 20% до 25% стоимости обыкновеннаго билета.

Изъ 1562 километровъ общаго, до Іюля 1891 года, протяженія сѣти Норвежскихъ жел. дорогъ, 592 клм. приходилось на ширококолейные (шир. колеи 1,437 метра) и 970 клм. на узкоколейные (шир. колеи 1,067 метра) пути.

Въ составъ поѣздовъ жел. дорогъ:

Драменъ-Рандсфіордъ	ширококолейной,	длиною	въ	143,5 клм.
Меракербанъ	„	„	„	102,3 „
Христіанъ-Драменъ	узкоколейной	„	„	529,0 „
Драменъ-Скіенъ	„	„	„	255,9 „
Едербанъ	„	„	„	66,3 „
Бергенъ-Фоссъ	„	„	„	108,0 „

входятъ только вагоны II и III классовъ.

*) 1 эре = 0,35 коп. зол.

На этихъ дорогахъ плата расчитывается по ставкамъ въ 3 и 4,8 эре за километръ.

За билеты круговыхъ путешествій, въ сообщеніи съ Германіею, взимается уменьшенная на 30% плата.

Д А Н І Я.

На желѣзныхъ дорогахъ Даніи нормальныя ставки пассажирскаго тарифа для обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ нижеслѣдующія:

Въ Ютландіи, Фюненѣ и Зеландѣ за билеты въ одинъ конецъ взимается:

		Что составитъ за кил. въ коп. золотомъ.		
		въ III кл.	во II кл.	въ I кл.
За разстояніе до 10 миль*)	III кл.=25 эре**) II „ =40 „ I „ =55 „	1,16	1,86	2,56
За дальнѣйшее до 20 миль разстояніе .	III кл.=21 „ II „ =34 „ I „ =47 „	1,07	1,72	2,37
За разстояніе свыше 20 миль	III кл.=17 „ II „ =28 „ I „ =39 „	0,98	1,58	2,18
За билеты съ обратнымъ путемъ.				
За первыя 20 двойныхъ миль . . .	III кл.=35 эре. II „ =55 „ I „ =75 „	1,63	2,56	3,49
За послѣдующія . .	III кл.=27 „ II „ =43 „ I „ =59 „	1,44	2,28	3,11
За билеты въ одинъ конецъ.				
За первыя 15 миль.	III кл.=25 эре. II „ =40 „ I „ =55 „	1,16	1,86	2,56
За послѣдующія . .	III „ =15 „ II „ =30 „ I „ =45 „	0,93	1,63	2,32
За билеты съ обратнымъ путемъ.				
За первыя 15 миль.	III кл.=38 эре. II „ =60 „ I „ =83 „	1,74	2,79	3,84
За послѣдующія . .	III кл.=23 „ II „ =45 „ I „ =68 „	1,40	2,45	3,48

Срокъ годности обратныхъ билетовъ при разстояніяхъ до 15 миль—четырехдневный, съ увеличеніемъ-же разстоянія, срокъ увеличивается на 1 день при каждомъ десяткѣ миль.

---

*) 1 датская миля = 7,532 километра.

**) 1 эре = 0,35 коп. золотомъ.

АНГЛІЯ.

Для большинства желѣзныхъ дорогъ Англіи опредѣлены концессіями максимальныя ставки пассажирскихъ тарифовъ и увеличивать таковыя запрещено.

Съ 1845 года Парламенту предоставлено право подвергать пассажирскій тарифъ ревизіи, каковое право впослѣдствіи передано Министерству Торговли (Board of Trade), съ ограниченіемъ такихъ ревизій лишь случаями, когда дивидендъ на извѣстной дорогѣ достигнетъ опредѣленнаго размѣра.

Максимальныя ставки старѣйшихъ концессій, со включеніемъ 5% Госуд. сбора, составляютъ:

для	III	кл.	1,25	пенса	за	милю	или	2,05	коп. зол.	за километръ *).
»	II	„	2,00	»	»	»	»	3,28	» »	
»	I	„	3,00	»	»	»	»	4,92	» »	

Согласно повѣленію отъ 9 Августа 1844 года, всѣ вновь концессіонированныя жел. дороги обязаны были предоставлять пассажирамъ III класса, по крайней мѣрѣ, по одному поѣзду въ день, останавливающемуся на всѣхъ станціяхъ; плата за проѣздъ въ такомъ поѣздѣ опредѣлена для III класса въ размѣрѣ 1 пенса за англ. милю или 1,64 коп. зол. за километръ, безъ государственнаго сбора, при безплатномъ провозѣ ½ англ. центнера **) багажа (Parlamentary trains).

Вышеприведенныя максимальныя ставки, въ видахъ конкуренціи, подвергались впослѣдствіи пониженіямъ. Въ среднемъ, онѣ, до 1872 года составляли:

для	III	кл.	1,00	пенса	за	англ.	милю	или	1,64	к. зол.	за кил.
»	II	»	1,50	»		»	»	»	2,45	» »	» »
»	I	»	2,00	»		»	»	»	3,28	» »	» »

Ставка для III класса была разрѣшена только въ поѣздѣ Parlamentary, въ прочихъ же поѣздахъ за проѣздъ въ III классѣ взималась незначительно повышенная плата, каковая примѣнялась лишь для нѣкоторыхъ скорыхъ поѣздовъ.

Въ Апрѣлѣ 1872 года Мидлэндская ж. д. (Midland) ввела III классъ во всѣхъ поѣздахъ, ея примѣру послѣдовали и

*) Англ. миля = 1,609 километрамъ, 1 пенсъ = 2,63 коп. зол.

**) 1 центнеръ = 3,1 пуда.

другія англійскія желѣзныя дороги. Спустя три года, т. е. въ 1875 г., названная дорога исключила изъ состава своихъ поѣздовъ вагоны II класса, оставивъ лишь вагоны I и III классовъ, и понизила, при этомъ, плату за проѣздъ въ I классѣ до 1,50 пенса за милю или 2,46 к. зол за километръ.

Хотя остальныя желѣзныя дороги, за исключеніемъ, впрочемъ, нѣкоторыхъ, и не послѣдовали примѣру Мидлэндской ж. д., при всемъ томъ онѣ, сохранивъ всѣ три класса вагоновъ, вынуждены держать свои тарифы на одинаковой съ тарифами Мидлэндской ж. д. высотѣ. Въ виду чего послѣдовало пониженіе платы до размѣра:

въ III кл. до 1,00 пенс. за милю или 1,64 коп. зол. за километръ.
» II » » 1,25 » » » » 2,05 » » » »
» I » » 1,50 » » » » 2,46 » » » »

Для билетовъ съ обратнымъ путемъ плата понижена лишь въ I и II классахъ на $^2/_3$ стоимости обыкновеннаго билета; плата за проѣздъ въ III классѣ оставлена безъ измѣненія.

Независимо билетовъ съ обратнымъ путемъ, на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ имѣются также абонементные билеты I и II классовъ, выдаваемые на сроки отъ 8 дней до 1 года, а на Мидлэндской дорогѣ—также и III класса. Сроки годности билетовъ опредѣляются Правленіями дорогъ. Для этихъ билетовъ назначена пониженная плата и, сверхъ того, при покупкѣ одновременно нѣсколькихъ билетовъ для одного семейства, дѣлается извѣстная скидка, причемъ ученики моложе 15 лѣтъ и студенты до 18 лѣтняго возраста перевозятся за полцѣны. За симъ, на многихъ желѣзныхъ дорогахъ установлены временные (еженедѣльные) билеты для рабочихъ (workmens tickets), со значительно пониженною платою; на иныхъ дорогахъ выдаются абонементные, по особо уменьшенной цѣнѣ, билеты также грузоотправителямъ этихъ дорогъ (tradesmens tickets). Этого рода билеты пассажиры должны имѣть постоянно при себѣ и предъявлять при каждомъ требованіи; если-же у пассажира, во время контроля, не окажется билета, то на станціи назначенія, или даже въ пути, взыскивается плата, соотвѣтствующая обыкновенному пассажирскому билету безъ всякихъ скидокъ, въ чемъ пассажиру и выдается подлежащая квитанція. Если же впослѣдствіи

билетъ окажется у пассажира на лицо, то, по предъявленіи таковаго вмѣстѣ съ квитанціей, взысканныя деньги возвращаются. При покупкѣ годовыхъ абонементныхъ билетовъ (annual tickets), разрѣшено вносить причитающуюся за нихъ плату по четвертямъ года, безъ всякихъ надбавокъ. Цѣлесообразность введенія подобныхъ билетовъ подтверждается тѣмъ обстоятельствомъ, что въ 1887 году ихъ продано болѣе милліона штукъ на сумму почти въ два милліона фунтовъ стерлинговъ.

Разрѣшается провозить въ I кл. 60; во II кл. 50 и въ III кл. 30 килограммовъ багажа безплатно. Плата за вѣсъ багажа свыше означеннаго количества расчитывается по поясамъ, съ пропорціональнымъ разстоянію пониженіемъ, и колеблется между 1,30 к. зол. до 30 англ. миль (48,3 кил.) и 10,38 к. зол. за разстоянія болѣе 300 миль (483 кил.).

ИСПАНІЯ.

Главнѣйшія испанскія желѣзнодорожныя линіи, образовавшіяся отъ сліянія нѣсколькихъ самостоятельныхъ дорогъ, имѣютъ весьма различные уставные пассажирскіе тарифы. Такъ напр., на Сѣверной Испанской (Nord d'Espagne) дорогѣ, отъ Мадрида до Гендая, чрезъ Ирунъ, на протяженіи въ 640 километровъ, а равно и на нѣкоторыхъ другихъ важнѣйшихъ линіяхъ, проѣздная плата расчитывается по нижеслѣдующимъ ставкамъ:

для	III	класса	4,5	центимосъ*) =	1,12 коп. зол.
„	II	„	7,5	„ =	1,87 „ „
„	I	„	10,0	„ =	2,50 „ „

съ пассажиро-километра.

На прочихъ же линіяхъ, напр., Алеръ-Сантандоръ, протяженіемъ въ 139 километровъ, за проѣздъ взимается:

въ	III	классѣ	4,50	центимосъ =	1,12 коп. зол.
„	II	„	8,25	„ =	2,06 „ „
„	I	„	12,00	„ =	3,00 „ „

съ пассажиро-километра.

---

*) 1 песета = 100 центимосъ = 25 коп. золот.
1 центимосъ = 0,25 коп. золот.

Основныя ставки пассажирскихъ билетовъ колеблются на испанскихъ дорогахъ: между 3, 6 и 7 цент. для III кл.; между 6 и 9 цент. для II кл. и между 10 и 15 цент. для I класса за километръ. Особенною исключительностью размѣровъ сихъ ставокъ отличаются двѣ коротенькія дороги Мадридо-Мальпартидскаго и Медина - дель - Компоа - Цаморскаго обществъ. На первой изъ нихъ отъ Мальпартидо до Аррогіо, на протяженіи 85 километровъ, за проѣздъ взимается 12 цент. въ III кл., 15 цент. во II кл. и 20 цент. въ I классѣ; а на второй отъ Монфорта до Опензе, на протяженіи въ 46 километровъ, взимается 1,96 цент. въ III кл., 3,26 цент. во II кл. и 4,35 цент. въ I классѣ за километръ.

Съ 26 Декабря 1872 года установленъ государственный сборъ въ размѣрѣ 15% стоимости пассажирскаго билета, вслѣдствіе чего проѣздная плата на Сѣверной Испанской дорогѣ расчитывалась по ставкамъ:

для III класса	5,18 цент.	=	1,30 коп. зол.
„ II „	8,63 „	=	2,16 „ „
„ I „	11,50 „	=	2,88 „ „

кромѣ того, съ общей стоимости каждаго билета, превышающей сумму 50 пезетъ, взимается гербовый сборъ въ 10 центимосъ.

Каждый пассажирскій билетъ даетъ право на провозъ 30 килогр. багажа безплатно. За вѣсъ багажа сверхъ этого количества, плата расчитывается по особому дистанціонному тарифу, и къ общей суммѣ, приходящейся за багажъ по каждому билету, прибавляется государственный сборъ въ слѣдующемъ размѣрѣ: при стоимости провоза багажа до 2,50 пезетъ—сбора не полагается;

отъ	2,51	до	6,25 пезетъ	—	0,19 пезеты
„	6,26	„	12,50 „	—	0,38 „
„	12,51	„	25,00 „	—	0,75 „

далѣе плата эта остается неизмѣнною и взыскивается за каждыя новыя 25 пезетъ стоимости багажа.

На всѣхъ испанскихъ дорогахъ какъ во внутреннемъ, такъ и прямомъ заграничномъ сообщеніяхъ установлены билеты съ обратнымъ путемъ, абонементные и билеты для круговыхъ путешествій съ пониженіемъ платы отъ 20% до 30%.

При пониженіи тарифа на 20% и болѣе, государственный сборъ уменьшается на половину, такъ что, вмѣсто 15%, взыскивается 7,5%.

ПОРТУГАЛІЯ.

На желѣзныхъ дорогахъ Португаліи, на линіяхъ Королевскаго Общества (1024 клм.) и Бейра-Алта (253 клм.), взимается, со включеніемъ 5% государственнаго сбора, за проѣздъ

въ III кл. 11,03 рейса *) = 1,54 к. зол.
„ II „ 15,44 „ = 2,16 „
„ I „ 19,85 „ = 2,78 „

} съ пассажиро-километра;

на линіяхъ же Правительственныхъ ж. дор. Минго-Дуро (340 клм.) и Юго-Восточной ж. дор. (475 клм.) взимается за проѣздъ:

въ III кл. 10,53 рейса = 1,47 коп. зол.
„ II „ 14,74 „ = 2,06 „
„ I „ 18,95 „ = 2,65 „

} съ пассажиро-километра;

съ предоставленіемъ права на безплатный провозъ 30 килогр. багажа. За излишекъ противъ льготнаго вѣса багажа взимается со 100 килограммовъ:

на протяженіяхъ до 40 клм. 11 рейс. = 1,54 коп. зол.
„ „ свыше 40 „ 7 „ = 0,98 „

Въ международномъ сообщеніи съ Франціею и Испаніею введены обратные билеты съ пониженною отъ 20% до 30% платою. Во внутреннемъ сообщеніи выдаются абонементные билеты за пониженную отъ 20% до 30% плату. Для пассажировъ III класса, въ сообщеніи съ Испаніею, установлены особые билеты съ обратнымъ путемъ, выдаваемые группамъ пассажировъ отъ 6 до 10 человѣкъ.

РУМЫНІЯ.

Дѣйствующій тарифъ пассажирскаго сообщенія составляетъ:

для III кл. 6 банъ-пара **) = 1,50 к. зол.
„ II „ 9 „ = 2,25 „
„ I „ 12 „ = 3,00 „

} съ пассажиро-километра.

*) 100 рейсъ = 14 коп. зол.; 1 рейсъ = 0,14 коп. зол.
**) 1 лей = 100 банъ-пара = 25 коп. зол.
1 банъ-пара = 0,25 коп. золот.

Введеніе въ Венгріи тарифной реформы и въ особенности пониженіе тарифа встрѣчено съ полнѣйшимъ сочувствіемъ и въ сосѣдней Румыніи. Въ засѣданіяхъ Палаты депутатовъ съ большимъ интересомъ было выслушано предложеніе о необходимости удешевленія пассажирскаго сообщенія; вслѣдъ за симъ, Главною Дирекціею желѣзныхъ дорогъ составленъ проектъ преобразованій пассажирскаго тарифа, каковой проектъ и одобренъ желѣзнодорожнымъ Совѣтомъ.

Въ этомъ новомъ тарифѣ принято за основное правило предоставленіе, посредствомъ пониженія ставокъ, льготъ дальнему сообщенію, въ видахъ чего опредѣлено среднее протяженіе пути, проѣзжаемое пассажиромъ, причемъ признано возможнымъ допустить пониженіе платы для пассажировъ: I класса — начиная со 120, для II класса—съ 81, а для III класса — съ 61 километра пройденнаго пути. Пониженія эти увеличиваются пропорціонально разстоянію, достигая maximum'a въ 60% для I кл. на протяженіи въ 500, для II кл. въ 400 и для III кл. въ 300 киломъ.

СЕРВІЯ.

На желѣзныхъ дорогахъ Сербіи дѣйствовалъ до 1890 г. слѣдующій пассажирскій тарифъ для обыкновенныхъ и смѣшанныхъ поѣздовъ:

для III кл.	7,00 сант.	=	1,75 коп. зол.	}	съ пассажиро-километра;
» II »	10,50 »	=	2,62 » »		
» I »	14,00 »	=	3,50 » »		

при безплатномъ провозѣ 25 килограммовъ багажа.

Съ $^{14}/_{26}$ Января 1891 года, вышеприведенныя ставки назначены для поѣздовъ скорыхъ и прямаго сообщенія, для обыкновенныхъ же пассажирскихъ, мѣстныхъ и смѣшанныхъ поѣздовъ введенъ пониженный тарифъ:

для III кл.	5,00 сант.	=	1,25 коп. зол.	}	съ пассажиро-километра;
» II »	7,50 »	=	1,87 » »		
» I »	10,00 »	=	2,50 » »		

съ предоставленіемъ безплатнаго провоза 30, вмѣсто 25, килограммовъ багажа и со взиманіемъ за вѣсъ свыше сего по 0,4 сант., вмѣсто прежнихъ 0,5 сант., за килограммъ.

Для проѣзда въ I классѣ поѣзда «Orient Express», къ вышеуказанной ставкѣ прибавляется 20% стоимости билета.

Кромѣ того, введены въ дѣйствіе абонементные билеты и билеты съ обратнымъ путемъ съ пониженіемъ платы на 20%.

Плата взимается по курсу дня на золото и серебро.

БОЛГАРІЯ.

Общее протяженіе сѣти желѣзныхъ дорогъ Болгарскаго Княжества достигаетъ въ настоящее время 729 килом.; въ составъ этой сѣти входятъ:

1) правительственныя линіи

Царибродъ-Бѣлова	160 кил.
Бургасъ-Ямболи	109 „
Рущукъ-Варна	225 „

и 2) линіи Компаніи Восточныхъ дорогъ (Австрійское акціонерное Общество)

Бѣлова-Германлы	129 кил.
Трново-Ямболи	106 „

Во внутреннемъ сообщеніи провозная плата расчитывается по нижеслѣдующимъ ставкамъ:

для III класса	13 пара *)	или =	1,82 коп. зол.		съ пассажира и километра.
„ II „	20 „	„ =	2,80 „ „		
„ I „	27 „	„ =	3,78 „ „		

Въ прямомъ сообщеніи съ Вѣною и Константинополемъ, на линіи Царибродъ-Бѣлова-Германлы назначена плата:

для II класса	11 сантим. =	2,75 коп. з.	съ пассажиро-километра.
„ I „	15 „ =	3,75 „ „	

Въ этомъ сообщеніи выдаются также билеты съ обратнымъ путемъ, причемъ плата за эти билеты понижена на 20%.

Въ курьерскихъ же поѣздахъ (Orient Express), на линіяхъ Болгарскаго Княжества, взимается дополнительная плата въ 20% стоимости билета. Каждый билетъ даетъ право на безплатный провозъ 30 килогр. багажа.

---

*) 1 пара = 0,14 коп. золотомъ.

ТУРЦІЯ.

На европейскихъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ Турціи взимается за проѣздъ:

въ III классѣ 13 пара*) = 1,82 коп. зол.
„ II „ 20 „ = 2,80 „ „
„ I „ 27 „ = 3,78 „ „
} съ пассажиро-километра.

За 383 километра пути отъ Германлы до Константинополя, эксплоатируемаго Австрійскимъ акціонернымъ Обществомъ Восточныхъ дорогъ, въ прямомъ сообщеніи съ Вѣною, взимается:

во II классѣ 11 сантим. = 2,75 коп. зол.
„ I „ 15 „ = 3,75 „ „

съ пассажиро-километра, съ предоставленіемъ безплатнаго провоза 30 килогр. багажа.

Плата за обратные билеты въ этомъ сообщеніи понижена на 20% противъ нормальнаго тарифа, а за проѣздъ въ курьерскомъ поѣздѣ (Orient Express) взимается плата увеличенная на 20%.

Изъ двухъ азіатскихъ линій турецкихъ дорогъ: Смирна-Алашегиръ въ 169 кил. и Смирна-Серайкіой-Динаиръ въ 377 кил., построенныхъ англійскими компаніями, взимается на первой:

въ III классѣ 17 пара = 2,38 коп. зол.
„ II „ 24 „ = 3,36 „ „
„ I „ 29 „ = 4,06 „ „

а на второй, эксплоатируемой особою англійскою компаніею (Ottoman Smyrna and Aidin Railway Company), плата исчисляется по дифференціальному тарифу, а именно:

въ III кл. взимается 19-16 пара = 2,66-2,24 к. зол.
„ I „ „ 25-22 „ = 3,10-3,08 „ „
} съ пассажиро-километра.

Въ составъ поѣздовъ этой линіи входятъ только вагоны III-го и I-го классовъ.

Сверхъ того, на этой линіи введены билеты съ обратнымъ путемъ съ пониженною отъ 25% до 30% противъ нормальнаго тарифа платою.

*) 1 пара = 0,14 коп. зол.

ЕГИПЕТЪ.

Съ 1 Мая 1891 года, на желѣзныхъ дорогахъ Египта, состоящихъ въ вѣденіи Правительства, установлены нижеслѣдующія ставки:

для III кл.	10	пара	за	англ.	милю	или	0,87	к. з.	}	за километръ.
„ II „	22	„	„	„	„	„	1,90	„		
„ I „	34	„	„	„	„	„	2,96	„		

Вышеуказанная ставка III класса примѣняется только въ Верхнемъ Египтѣ, для Нижняго же Египта таковая опредѣлена въ 12 пара за англ. милю или 1,04 коп. зол. за километръ.

Плата за билеты съ обратнымъ путемъ понижена на 25%, а за проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ взимается плата, повышенная на 20%.

Кромѣ того съ 1-го Мая по 31 Октября, т. е. въ теченіе купальнаго сезона, для проѣзда отъ главнѣйшихъ станцій до Александріи, Сиди-Габаръ, Даміетты и Измаила выдаются билеты съ пониженною на 40% платою.

Обратные билеты, выдаваемые отъ этихъ станцій во время купальнаго сезона, становятся дѣйствительными только начиная съ восьмаго дня послѣ выдачи.

Плата за таковые билеты расчитана по градаціонному тарифу.

Абонементные билеты установлены только для I и II кл. и выдаются на сроки въ 3, 6, 12 мѣсяцевъ, причемъ плата за нихъ понижается по поясамъ отъ 8 до 15 и отъ 15 до 30 англійскихъ миль, достигая maximum'a въ 35%, противъ нормальнаго тарифа.

Ручная кладь перевозится безплатно; за багажъ же, сдаваемый въ багажный вагонъ, взимается плата, какъ за товары большой скорости, расчитанная по градаціонному тарифу.

ГРЕЦІЯ.

На главной линіи желѣзныхъ дорогъ Греціи Пирей-Патрасъ, на протяженіи въ 219 километровъ, за проѣздъ

въ III классѣ взимается 5,20 лепты*) = 1,30 к. зол. за кил.
„ II „ „ 8,75 „ = 2,19 „ „ „
„ I „ „ 10,50 „ = 2,63 „ „ „

Плата за обратные билеты понижена на 20%.

На линіи Патрасъ-Пиргосъ, открытой для движенія въ 1890 году, за проѣздъ

въ III классѣ взимается 6,25 лепты = 1,57 коп. зол. за кил.
„ II „ „ 10,40 „ = 2,60 „ „ „
„ I „ „ 12,50 „ = 3,13 „ „ „

Допускается безплатный провозъ багажа въ количествѣ 30 килогр. на каждый пассажирскій билетъ.

АМЕРИКА.

Дѣйствующіе тарифы ж. дорогъ Америки.

Пассажирскіе тарифы желѣзныхъ дорогъ Америки весьма различны и, хотя на нѣкоторыхъ изъ нихъ и имѣются опредѣленныя ставки съ пассажиро-мили **), тѣмъ не менѣе плата за билеты нерѣдко оказывается расчитанною совершенно произвольно. Такъ напр., на Пенсильванской желѣзной дорогѣ ставка II класса опредѣлена въ 2 цента ***), а I кл. въ 3 цента за милю, т. е. 2,60 и 3,90 коп. золот. за милю или 1,61 и 2,43 коп. золот. за километръ; за протяженіе, однако, отъ Нью-Іорка до С. Луи въ 1,230 миль (1979,07 километра) взимается 27 долл., т. е. по 2,2 цента=2,86 коп. золот. за милю или по 1,77 коп. золот. за километръ.

За проѣздъ до Ніагарскаго водопада по Эрійской ж. д. на разстояніи въ 446 миль (717,61 километра) взимается всего 5 долл., т. е. 1,12 цента=1,46 коп. золот. за милю или

*) Драхма = 100 лептамъ = 25 коп. золотомъ.
1 лепта = 0,25 коп. золотомъ.
**) 1 америк. миля = 1,609 километра.
***) 1 долларъ = 100 цент. = 1 р. 30 к. з.; 1 центъ = 1,30 коп. золотомъ.

0,91 коп. зол. за километръ. Установленіе такой низкой платы вызвано конкуренціею этого, самаго длиннаго, направленія съ другими, болѣе короткими, желѣзнодорожными линіями.

Далѣе оказывается, что за билетъ прямаго сообщенія отъ Нью-Іорка до Санъ-Франциско, при разстояніи въ 3316 миль (5335,44 километра), взимается:

въ I классѣ 138 долл., т. е. по 4,12 цента = 5,36 коп. зол. за милю или 3,33 коп. золот. за километръ, во II-мъ классѣ 105 долл., т. е. по 3,16 цента=4,11 коп. золот. за милю или 2,56 коп. золот. за километръ, а въ эмигрантскомъ классѣ 65 долл., т. е. по 1,96 цента=2,55 коп. золот. за милю или 1,59 коп. золот. за километръ.

Этотъ средній размѣръ ставокъ не всегда одинаковъ и зависитъ отъ направленія, пути, такъ напр., за проѣздъ отъ Нью-Іорка до Чикаго, при разстояніи въ 913 миль (1469,02 километра), въ I классѣ взимается 18 долл., т. е. немного менѣе 2 центовъ=2,60 коп. золот. за милю или 1,24 коп. золот. за километръ, за проѣздъ-же въ обратномъ направленіе изъ Чикаго въ Нью-Іоркъ взимается всего 15 долл., т. е. 1,64 цента=2,13 коп. золот. за милю или 1,32 коп. золот. за километръ, каковое обстоятельство слѣдуетъ приписать также вліянію конкуренціи. За проѣздъ отъ Чикаго до Омага, на разстояніи 493 миль (793,24 километра), взимается во II классѣ 13 долл., т. е. 2,64 цента=3,43 коп. золот. за милю или 2,13 коп. золот. за километръ, въ I классѣ 16 дол., т. е. 3,25 цента=4,23 коп. золот. за милю или 2,63 коп. золот. за километръ.

Отъ Омага до Санъ-Франциско на разстояніи 1,914 миль (2079,63 килом.), во II классѣ взимается 75 долл., т. е. 3,91 центъ=5,08 коп. золот. за милю или 3,16 коп. золот. за километръ, въ I классѣ 100 долл., т. е. 5,22 цента=6,79 коп. золот. за милю или 4,22 коп. золотомъ за километръ.

Самая высокая плата взимается на Уніонъ-Пацификъ (Union-Pacific) ж. д. отъ Омага до Огдена, а именно: при разстояніи въ 1,032 мили (1660,49 кил.) во II классѣ—60 долл., т. е. 5,8 цента=7,54 коп. золот. за милю или 4,69 коп. золотомъ за километръ, въ I классѣ 77,5 долл., т. е. 7,6 цента=9,88 коп. золот. за милю или 6,14 коп. золотомъ за километръ.

Какъ сказано выше, средняя стоимость проѣзда отъ Нью-Іорка до Санъ-Франциско составляетъ 4,12 цента=5,36 коп. золотомъ за милю или 3,33 коп. золот. за километръ. На другихъ дорогахъ ставка эта колеблется между 2 и 7,6 центами или между 2,60 и 9,88 коп. золот. за милю или 1,61 и 6,14 коп. золотомъ за километръ. Вообще, можно съ увѣренностью сказать, что тарифныя ставки по направленію къ западу постепенно увеличиваются, каковое обстоятельство объясняется тѣмъ, что конкуренція наиболѣе развита въ направленіи къ востоку.

Сказать опредѣленно, во что обходится въ Америкѣ проѣздъ по данной линіи весьма затруднительно. Въ Европѣ полагаютъ, что самый дешевый проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ—въ Америкѣ, въ дѣйствительности же, если принять въ соображеніе, взимаемую за пользованіе особыми удобствами въ поѣздѣ, напр., салонъ-вагономъ или спальнымъ вагономъ, особую дополнительную плату, оказывается, что въ Америкѣ путешествія обходятся значительно дороже, чѣмъ въ Европѣ.

Абонементные билеты.

На американскихъ желѣзныхъ дорогахъ существуютъ временные абонементные билеты со значительными пониженіями платы.

На Рокъ-Исльндской дорогѣ, въ сообщеніи между Чикаго и Блю-Исльндъ, а также между нѣкоторыми промежуточными станціями имѣются мѣсячные билеты съ попиженными платами, а именно: по $^5/_8$ цента за милю=0,81 коп. золот. за километръ, при условіи одной поѣздки въ сутки.

Ставка эта еще больше понижена на Нью-Іоркскихъ дорогахъ. Такъ напр., на центральной Нью-Іоркъ-Гудсонской линіи плата расчитывается по пониженной градаціонной схемѣ, причемъ, наивысшая плата взимается за мѣсячные билеты; плата эта, однако, съ увеличеніемъ срока, на который выдается билетъ, понижается и достигаетъ minimum'a при годичномъ срокѣ. Средняя плата за билетъ срокомъ на одинъ мѣсяцъ, при разстояніи въ 16 амер. мил. (25,75 километра), равняется 5,75 долл. = 7 р. 48 коп. золот.

На Нью-Гавенской и Эрійской линіяхъ примѣняется та же система, и средняя плата за мѣсяцъ и 16 миль равняется 5,25 долл. = 6 р. 83 коп. золот.

Мѣсячная плата за проѣздъ по Пенсильванской линіи, за то же разстояніе, равняется 6 долл. 50 цент. = 8 р. 45 коп. золот.; за годъ—65 долл.=84 р. 50 коп. золот., такъ что, средняя плата за мѣсяцъ составитъ 5,42 долл.=7 руб. 05 коп. золот.

Наивысшій размѣръ платы за эти билеты взимается на Делаверо-Лакаванской западной линіи, а именно 8 долл.= 10 руб. 40 коп. золот. въ мѣсяцъ за 16 миль или 70 долл. = 91 руб. золот. за годъ, что, въ среднемъ, составитъ 5,83 долл. =7 р. 58 коп. золот. за мѣсяцъ.

На Эрійской, Лакаванской и Пенсильванской линіяхъ билеты эти служатъ также для сообщенія съ пунктами, лежащими за Гудзономъ, каковое сообщеніе поддерживается по Гудзону паровыми паромами.

Помильные билеты.

Кромѣ перечисленныхъ выше билетовъ, существуютъ еще, такъ называемые, „помильные билеты“ (mileage tickets), выдаваемые на извѣстное число миль. Помильные билеты состоятъ изъ книжекъ отъ 500 до 1000 листковъ, изъ коихъ каждый заключаетъ въ себѣ 20 билетовъ. Билеты эти годны лишь тогда, когда они отрываются въ поѣздѣ кондукторами. Въ штатѣ Масачузецъ обыкновенный билетъ стоитъ отъ 1,55 до 3,72 коп. золот., тогда какъ за помильный билетъ взимается всего 1,49 коп. золот. за километръ при минимальномъ разстояніи въ 3 километра.

На американскихъ городскихъ дорогахъ помильные билеты продаются въ количествѣ 10 билетовъ со скидкою 10% и 20 билетовъ со скидкою 20%.

Сверхъ того, существуютъ еще „личные абонементные билеты“ для проѣзда отъ одной станціи до другой, выдаваемые на сроки отъ 3-хъ до 6 мѣсяцевъ, съ платою всего лишь по 0,62 коп. золот. за километръ. Билеты эти изготовляются тоже въ видѣ маленькихъ книжекъ, каждый листокъ коихъ содержитъ въ себѣ 2 билета. Книжки эти именныя, снабжаются штемпелемъ дня выдачи и годны на 162 поѣздки въ теченіе 3-хъ или шести мѣсяцевъ.

Багажъ.

Относительно багажа слѣдуетъ замѣтить, что полный пассажирскій билетъ даетъ право на безплатную перевозку 100 англ.

фунтовъ, а половинный—50 англ. фунт. багажа. На восточныхъ дорогахъ багажъ вовсе не взвѣшивается, и приблизительный вѣсъ его опредѣляется ручною провѣркою. На западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, на оборотъ, багажъ взвѣшивается тщательно на вѣсахъ, и за каждый фунтъ, свыше льготнаго вѣса, взимается особая плата, каковая напр., на Уніонъ-Пацификъ (Union-Pacific) дорогѣ составляетъ 15 центовъ или 19,5 коп. золотомъ, съ каждаго фунта свыше нормы, за все разстояніе отъ Омага до Санъ-Франциско.

РОССІЯ.

Основные тарифы русскихъ ж. дорогъ.

Основныя ставки пассажирскаго тарифа русскихъ желѣзныхъ дорогъ, принадлежащихъ частнымъ обществамъ, опредѣлены уставами этихъ Обществъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

для III кл. 1,25 коп. съ пассажира и версты
» II » 2,25 » » »
» I » 3,00 » » »

съ прибавленіемъ государственнаго сбора за пассажирскій билетъ III класса 15%, за билеты II и I классовъ по 25%. На желѣзныхъ дорогахъ, состоящихъ нынѣ въ вѣденіи Правительства, т. е. на, такъ называемыхъ, казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, основныя ставки для пассажирскаго тарифа тѣ-же что и для желѣзныхъ дорогъ частныхъ обществъ.

Для пассажировъ III класса, перевозимыхъ малою скоростью въ особо приспособленныхъ товарныхъ вагонахъ, по уставу Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, установленъ удешевленный проѣздъ по билетамъ IV класса. За проѣздъ въ этомъ классѣ, по уставу Московско-Рязанской и, по примѣру устава этой дороги, по уставамъ Обществъ Московско-Ярославской и Рязанско-Козловской желѣзныхъ дорогъ назначена на 50% пониженная плата билета III класса безъ государственнаго сбора, т. е. 0,625 к. съ пассажира и версты.

Согласно § 12-му устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, перенесенному въ большинство уставовъ Обществъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, тарифъ экстренныхъ (курьерскихъ) поѣздовъ, состоящихъ только изъ вагоновъ

I класса, можетъ быть увеличенъ на 20%, при условіи средней скорости такихъ поѣздовъ не менѣе 50 верстъ въ часъ, не считая остановокъ.

На Варшаво-Вѣнской желѣзной дорогѣ за проѣздъ въ курьерскихъ поѣздахъ взимается плата, увеличенная всего лишь на 15%.

Отступленіе отъ вышеизложеннаго правила встрѣчается на Закавказской, Царскосельской и Николаевской желѣзныхъ дорогахъ. На первой изъ нихъ максимальная тарифная ставка опредѣлена на 50% выше обыкновенныхъ ставокъ. Правленію Царскосельской желѣзной дороги, согласно Высочайше утвержденному 21 Марта 1836 года уставу и послѣдовавшимъ 29 Октября 1852 года и 28 Февраля 1864 года дополненіямъ и измѣненіямъ къ нему, предоставлено право устанавливать по собственному усмотрѣнію размѣръ пассажирскаго тарифа *). Что же касается Николаевской желѣзной дороги, то плата за проѣздъ пассажировъ, согласно Высочайше утвержденной 4 Апрѣля 1863 г. таблицѣ, была опредѣлена въ слѣдующемъ размѣрѣ за все протяженіе дороги:

	для Ш кл.	П кл.	I кл.
въ скорыхъ поѣздахъ	—	15 р.	23 р.
» почтовыхъ »	—	13 »	19 »
» пассажирск. »	5 р.	13 »	—

Плата за проѣздъ между станціями была расчитана по перегонамъ, т. е. пропорціонально числу пройденныхъ пассажирами станцій, причемъ за проѣздъ до пассажирскихъ домовъ: Тосненскаго, Померанскаго и Волховскаго плата назначена по расчету до ближайшей за ними слѣдующей станціи.

Послѣ передачи Николаевской желѣзной дороги Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, тарифъ II класса въ пассажирскихъ поѣздахъ, съ 1 Января 1871 года, былъ понижен съ 13 руб. до 10 руб., а тарифъ Ш класса увеличенъ съ 5 до 6 руб., причемъ для удешевленія проѣзда рабочихъ,

*) Въ статьѣ XI устава 21 Марта 1836 года сказано: «Какъ проѣздъ по «обыкновенному шоссе остается по прежнему совершенно свободнымъ, то установ- «вленіе платы за проѣздъ и провозъ по желѣзной дорогѣ предоставляется усмотрѣ- «нію четырехъ учредителей, а впослѣдствіи директоровъ компаній.»

въ періодъ наибольшаго ихъ передвиженія, установлены на Апрѣль, Октябрь и Ноябрь особые поѣзда, съ платою по 0,50 к. съ пассажира и версты.

Съ 1 Іюня 1873 года тарифъ III класса, на основаніи § 13 условій передачи Николаевской дороги, былъ возвышенъ до 7,55 коп., т. е. до 1,25 коп. съ пассажира и версты.

По установленіи съ 11 Августа 1871 года курьерскихъ поѣздовъ, плата I класса за проѣздъ въ таковыхъ была понижена съ 19 до 16 руб.

Впослѣдствіи разрѣшено продавать билеты II класса для проѣзда прислуги пассажировъ курьерскихъ поѣздовъ, въ количествѣ однако не болѣе 13 билетовъ на поѣздъ и не иначе какъ по предъявленіи билета I класса пассажира, сопровождаемаго прислугою. За таковой билетъ взимается 15 руб. за все разстояніе дороги.

Съ 21 Іюня 1885 года за проѣздъ пассажировъ II класса въ почтовыхъ поѣздахъ тарифъ до всѣхъ станцій расчитанъ по 2,25 коп. съ пассажира и версты, что составляетъ за все разстояніе С.-Петербургъ-Москва 13 р. 59 к.

За всѣми приведенными измѣненіями пассажирскій тарифъ Николаевской дороги исчисляется нынѣ въ слѣдующемъ размѣрѣ.

Въ курьерскомъ поѣздѣ отъ С.-Петербурга до Москвы:

во II кл. по 2,48 к. съ версты 15 р. + гос. сборъ = 18 р. 75 к.
» I » » 3,64 » » 22 » + » » = 27 » 50 »

съ распредѣленіемъ платы для промежуточныхъ станцій по перегонному дифференціальному расчету на общемъ основаніи, т. е. по формулѣ:

$$p = \left(A + \frac{a\,(33 - n)}{100} \right) \frac{n}{33},$$

гдѣ означаетъ p провозную плату за n перегоновъ и a провозную плату до 33 перегона или на всемъ протяженіи Николаевской дороги.

Въ почтовыхъ поѣздахъ — на всемъ протяженіи Николаевской дороги:

во II кл. по 2,25 к. съ вер. = 13 р. 59 к. + гос. сб. = 16 р. 99 к.
» I » » 2,65 » » = 16 » 00 » + » » = 20 » 00 »

причемъ плата за провозъ пассажировъ I класса между станціями взимается по дифференціальному перегонному тарифу, а за провозъ во II классѣ плата исчисляется по однообразной ставкѣ въ 2,25 к. съ пассажира и версты.

Въ пассажирскихъ поѣздахъ—за все протяженіе дороги:

въ III кл. по 1,25 к. съ версты = 7,55 р. + гос. сборъ = 8,68 р.
» II » » 1,65 » » » = 10 » + » » = 12,50 »
» I » » 2,65 » » » = 16 » + » » = 20,00 »

съ распредѣленіемъ платы II класса до промежуточныхъ станцій по перегонному дифференціальному расчету, а III класса—по однообразной ставкѣ въ 1,25 к. съ пассажира и версты.

Въ поѣздахъ для рабочихъ за все протяженіе дороги IV классъ расчитывается по 0,75 коп. съ версты = 4 р. 50 к. безъ взиманія государственнаго сбора.

На основаніи, утвержденнаго Министромъ Финансовъ 1 Августа 1890 года, постановленія тарифнаго комитета Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ вводитъ на Николаевской дорогѣ, такъ называемый, скорый поѣздъ, соотвѣтствующій средней скорости между курьерскимъ и почтовымъ, тарифныя же ставки за проѣздъ во всѣхъ поѣздахъ названной дороги будутъ подвергнуты нижеслѣдующимъ измѣненіямъ:

	въ пассажирскомъ: съ версты и пассажира:	почтовомъ:	скоромъ:	курьерск.:
III кл.	1,25 к.	1,50 к.	— к.	— к.
II »	до 400 вер. 2,00 » въ 400 вер. и болѣе. 1,75 »	2,25 »	2,75 »	3,00 »
I »	2,75 »	3,00 »	3,50	4,00

что составитъ за все протяженіе дороги въ рубляхъ:

	III классъ.	II классъ.	I классъ.
въ пассажир. п.	7,55 + гос. сб. = 8,68	10,57 + гос. сб. = 13,21	16,61 + гос. сб. = 20,76
» почтов. »	9,06 + » = 10,42	13,59 + » = 16,99	18,12 + » = 22,65
» скорыхъ »	— —	16,61 + » = 20,76	21,14 + » = 26,43
» курьер. »	— —	18,12 + » = 22,65	24,16 + » = 30,20

Багажъ. На всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ пассажиръ вправѣ перевести безплатно 1 пудъ багажа, за излишекъ вѣса сверхъ этого количества взимается по $^1/_5$ коп. съ пуда и версты съ

округленіемъ вѣса до полныхъ 10 фунтовъ и прибавленіемъ государственнаго сбора въ 25% уплоченной за провозъ багажа суммы. Для вновь вводимыхъ на Николаевской ж. д. курьерскихъ и скорыхъ поѣздовъ плата за багажъ будетъ расчитываться по $^1/_4$ коп. съ пуда и версты, съ прибавленіемъ государственнаго сбора въ 25%.

Съ пассажировъ IV класса за излишекъ багажа, сверхъ льготнаго пуда, взимается на Николаевской ж. д. по тарифу I класса малой скорости, т. е. по $^1/_{10}$ коп. съ пуда и версты, со скидкою за разстояніе отъ 200 до 500 верстъ 10%, а за разстояніе въ 500 верстъ и болѣе – 15%; государственный сборъ за багажъ пассажировъ этого класса не взимается.

Дѣйствующіе тарифы финляндскихъ ж. д.

На основаніи тарифа, утвержденнаго 15 Октября 1886 года Императорскимъ Финляндскимъ Сенатомъ, съ 1 Января 1887 г. за перевозку пассажировъ Финляндскими Правительственными ж. дорогами взимается слѣдующая плата:

въ III кл. пасс. и смѣшан. поѣздовъ 4,5 пенни = 1,13 к. з. за кл. *)
„ II „ „ „ „ 6,5 „ = 1,63 „ „ „
„ I „ „ „ „ 10,0 „ = 2,50 „ „ „

въ вагонахъ III класса товарнаго поѣзда взимается 3 пенни или 0,75 коп.

Наименьшая плата, безъ различій разстоянія, составляетъ для пассажировъ всѣхъ возрастовъ:

въ предѣлахъ Финляндіи: въ III кл. 50 пен.; во II кл. 70 пен.; въ I кл. 1 мр. 20 пен.;
„ „ Россіи „ „ 20 коп. „ 30 коп. „ 50 коп.

Въ отношеніи платы за пассажирскіе билеты на проѣздъ между станціями въ предѣлахъ Имперіи, а также за билеты въ несрочныхъ поѣздахъ установлены особые тарифы: дачные, сезонные и разовые.

Для слѣдованія въ товарномъ поѣздѣ билеты продаются лишь на разстояніи до станціи ночной остановки поѣзда.

При проѣздѣ разстояній свыше 100 и до 1000 километровъ включительно, разрѣшается скидка въ возрастающейся по

*) 1 финляндская марка = 100 пенни = 25 коп. зол.; 1 пенни = 0,25 коп. зол. При расчетѣ платы въ рубляхъ, марка принята равною 40 коп. кредитныхъ.

величинѣ разстоянія прогрессіи такимъ образомъ, что процентъ скидки за каждое разстояніе составляетъ одну двадцать пятую часть (4%) числа километровъ даннаго разстоянія. За все же разстоянія свыше 1000 километровъ дѣлается скидка въ 40 %.

Багажъ въ количествѣ 25 килограммовъ перевозится безплатно, за излишекъ противъ этого количества взимается по 2 пенни за каждые начатые 5 килограммовъ и съ каждыхъ начатыхъ 10 километровъ.

Билеты прямаго сообщенія.

Для удобства пассажировъ, слѣдующихъ по дорогамъ одной группы, съ 1871 года установлены *билеты прямаго сообщенія*. Для этого сообщенія установлены нижеслѣдующія правила, объявленныя постановленіемъ Министра Путей Сообщенія отъ 30 Марта 1886 года.

а) Для пассажировъ.

Пассажирамъ прямаго сообщенія выдаются билеты или по образцу употребляемыхъ въ мѣстномъ сообщеніи, или въ видѣ *книжекъ съ купонными листками*.

Купонная книжка состоитъ изъ оберточнаго листка и купоновъ, по числу наиболѣе значительныхъ станцій, оберточный листокъ безъ купоновъ и купонные листки безъ обертки недѣйствительны. На оберточномъ листкѣ выставляются: серія и нумеръ купонной книжки, названіе дороги, которой принадлежитъ станція отправленія, классъ вагона, на который книжка дѣйствительна, названіе станціи отправленія и назначенія и общая цѣна купонной книжки, кромѣ того, на оберткѣ книжки печатается извлеченіе изъ правилъ пользованію книжкою. На каждомъ изъ купонныхъ листковъ выставляются: серія и нумеръ книжки, названіе дорогъ, которымъ принадлежатъ станціи, классъ вагона, на который взята книжка, названіе конечныхъ станцій участка и цѣна купоннаго листка. Купонные листки располагаются въ книжкѣ въ послѣдовательномъ порядкѣ станцій прямаго сообщенія, лежащихъ на пути пассажира, начиная отъ станціи отправленія. Для дѣтей, ѣдущихъ за уменьшенную плату, купонныя книжки выдаются той же формы, но съ добавленіемъ крупнымъ шрифтомъ, на оберточномъ листкѣ, слова «дѣтская»; на каждомъ же изъ купонныхъ листковъ — «дѣтскій».

На билетахъ и купонныхъ книжкахъ, при выдачѣ ихъ изъ кассы, пробиваются особымъ штемпелемъ мѣсяцъ и число выдачи, нумеръ поѣзда, на который билетъ или книжка дѣйствительны и, независимо отъ сего, цвѣтомъ билета и купонныхъ листковъ или же особою на нихъ надписью, долженъ быть указанъ родъ поѣзда, съ которымъ пассажиръ имѣетъ право ѣхать.

Въ пути билеты прямаго сообщенія и купонныя книжки сохраняютъ свою силу, смотря по разстоянію всего проѣзда, полагая однѣ сутки на каждыя 200 верстъ; при расчетѣ числа дней, согласно вышеуказанному, остатокъ менѣе 200 верстъ считается за 200 верстъ, и день выдачи билета въ число срочныхъ дней не входитъ. Теченіе срока дѣйствія билета прямаго сообщенія или купонной книжки начинается съ полуночи, слѣдующей за временемъ взятія билета или книжки, и оканчивается въ полночь того дня, въ который истекаетъ срокъ ихъ дѣйствія. На основаніи сего, на билетахъ и купонныхъ книжкахъ, должно быть указано число дней дѣйствія билетовъ и купонныхъ книжекъ прямаго сообщенія. Пассажиръ, пропустившій означенный срокъ, обязанъ взять на дальнѣйшій проѣздъ новый билетъ.

Въ теченіи срока дѣйствительности купонной книжки или билета прямаго сообщенія, пассажиръ имѣетъ право прерывать свой проѣздъ остановками на каждой станціи, гдѣ поѣздъ останавливается по росписанію. О таковыхъ перерывахъ каждый разъ дѣлается на билетѣ или купонномъ листкѣ отмѣтка начальникомъ станціи; перерывы безъ такого рода отмѣтокъ допускаются только для пассажировъ, ѣдущихъ по купоннымъ книжкамъ въ тѣхъ случаяхъ, если они оставляютъ поѣздъ на одной изъ станцій, обозначенныхъ на отдѣльныхъ купонныхъ листкахъ; во всѣхъ же остальныхъ случаяхъ безъ этой отмѣтки пассажиръ теряетъ право продолжать поѣздку по тому же билету.

Если срокъ билета прямаго сообщенія или купонной книжки окончился въ пути до прибытія пассажира на станцію назначенія, то билетъ или книжка пассажира отбираются, и онъ обязанъ на первой, послѣ окончанія срока дѣйствія его книжки или билета, станціи — или выйдти изъ поѣзда, или взять отъ сей станціи другой билетъ на дальнѣйшій путь. Если просрочка билета или книжки произошла по винѣ дороги или дорогъ слѣ-

дованія, то пассажиру предоставляется право требовать соотвѣтствующаго увеличенія срока дѣйствія билета, причемъ срокъ увеличивается не менѣе, какъ на сутки. О такомъ продолженіи срока на билетѣ или книжкѣ дѣлается начальникомъ станціи отмѣтка.

Если пассажиръ воспользуется указаннымъ выше правомъ продленія срока дѣйствія своей книжки или билета, то онъ не можетъ требовать примѣненія ст. 94 Общ. уст. росс. желѣзныхъ дорогъ. Правомъ-же, предоставленнымъ ему сею статьею, пассажиръ можетъ воспользоваться не иначе, какъ исполнивъ требованіе статьи 95 Общ. уст. росс. желѣзныхъ дорогъ*).

На каждой дорогѣ билеты прямаго сообщенія или купонныя книжки повѣряются наравнѣ съ обыкновенными билетами, а передъ каждою, имѣющею отдѣльный купонъ станціею, купонный листокъ на пройденный участокъ вырывается изъ книжки и отбирается отъ пассажира. Предъ станціею назначенія отбирается отъ пассажира билетъ или послѣдній купонный листокъ вмѣстѣ съ оберткой.

Если пассажиръ намѣренъ остановиться на станціи и взять свой багажъ прежде прибытія его на мѣсто назначенія, то дол-

---

*) Статьи 94 и 95 Общаго Устава Росс. ж. д. — слѣдующія:

Ст. 94. «Желѣзная дорога не отвѣтствуетъ предъ пассажирами за просрочку «времени отхода или прибытія поѣздовъ. Когда же означенная про«срочка, не будучи произведена непреодолимою силою, повлечетъ за со«бою перерывъ путешествія, вслѣдствіе отхода принимающаго поѣзда «другой дороги, то пассажиру, имѣющему билетъ прямаго сообщенія, «если срокъ сего билета истекаетъ въ день опозданія поѣзда, или, если «пассажиръ возвратится съ слѣдующимъ, безъ перерыва, обратнымъ по«ѣздомъ на станцію отправленія, возвращается внесенная имъ плата за «провозъ багажа и за проѣздъ — въ послѣднемъ случаѣ въ оба конца— «по тому классу вагона, на который онъ имѣлъ билетъ въ опоздавшемъ «поѣздѣ.»

Ст. 95. «Для сохраненія за собою права на обратное полученіе провозной платы «(ст. 94), пассажиръ обязанъ, немедленно по прибытіи опоздавшаго по«ѣзда, заявить свою претензію начальнику станціи и жандарму съ предъ«явленіемъ своего билета на проѣздъ. Начальникъ станціи прибытія «опоздавшаго поѣзда обязанъ выдать пассажиру особое удостовѣреніе о «заявленіи ему претензіи, а начальникъ станціи отправленія долженъ «выдать возвратившемуся пассажиру свидѣтельство о времени его возвра«щенія. Въ случаѣ отказа начальника станціи выдать означенныя удосто«вѣреніе или свидѣтельство, чины жандармской полиціи составляютъ о «томъ протоколъ, копію съ котораго выдаютъ пассажиру.»

женъ заявить о томъ главному кондуктору до прибытія поѣзда на станцію взятія багажа, а по прибытіи поѣзда на эту станцію, тотчасъ, по остановкѣ поѣзда—начальнику станціи.

Если пассажиръ беретъ весь багажъ, то у него отбирается квитанція; если же онъ беретъ лишь нѣсколько отдѣльныхъ мѣстъ изъ своего багажа, то на квитанціи дѣлается отмѣтка о числѣ мѣстъ, имъ взятыхъ, и о вѣсѣ ихъ. Выдача багажа производится только на тѣхъ станціяхъ, гдѣ поѣздъ останавливается двѣ или болѣе минутъ.

Въ отобраніи отъ пассажира квитанціи на багажъ, полученный имъ обратно при перерывѣ путешествія, пассажиру выдается росписка въ томъ, что отправленный имъ въ такомъ-то количествѣ, съ такой-то станціи на такую-то, по квитанціи № такой-то, багажъ выданъ обратно на такой-то станціи. Если затѣмъ пассажиръ вновь предъявитъ къ отправкѣ то самое по вѣсу, или меньшее количество багажа, какое было имъ принято на станціи перерыва, то ему выдается новая багажная квитанція, съ обозначеніемъ на самой квитанціи, что она выдана взамѣнъ отобранной такой-то. Если пассажиромъ будетъ вновь предъявлено къ сдачѣ большее количество багажа по вѣсу, то при выдачѣ указанной выше новой квитанціи, съ него взыскивается причитающаяся за излишекъ плата.

б) Для багажа.

Пассажиръ, объявляющій цѣнность своего багажа въ высшемъ размѣрѣ, противъ указаннаго въ ст. 97 Общ. Уст. Росс. желѣзныхъ дорогъ, обязанъ предъявить его къ сдачѣ, для исполненія формальностей пріема и осмотра, не позднѣе какъ за 30 минутъ до отхода того поѣзда, съ которымъ желаетъ отправиться *).

*) Въ статьѣ 97 Общаго Устава Росс. ж. дорогъ сказано:
«Въ случаѣ утраты или порчи багажа, желѣзная дорога обязана заплатить: 1) «за багажъ, цѣнность котораго не была объявлена при его сдачѣ, пассажиру I «класса—по три рубля, пассажиру II класса—по два рубля и пассажиру III кл. «—по одному рублю за фунтъ; 2) за багажъ, цѣнность котораго была объявлена «при сдачѣ: а) въ случаѣ утраты багажа—въ размѣрѣ объявленной цѣнности и «б) въ случаѣ порчи—въ размѣрѣ дѣйствительно понесеннаго ущерба, опредѣ«ляемаго по соображенію объявленной стоимости всего багажа.»

Объявленіе стоимости багажа дѣлается словесно или письменно; стоимость каждаго багажнаго мѣста показывается отдѣльно, съ обозначеніемъ нумера или отличительнаго знака мѣста, а общій итогъ объявленной стоимости вносится прописью въ багажную квитанцію.

Отправитель груза, желающій обезпечить себя вознагражденіемъ въ заранѣе опредѣленномъ размѣрѣ, долженъ объявить цѣнность груза въ накладной. При этомъ цѣнность отдѣльныхъ мѣстъ проставляется цифрами, а итогъ прописью.

Партія однороднаго груза, по желанію отправителя можетъ быть оцѣниваема: или по совокупности всѣхъ составляющихъ ее мѣстъ, или же каждое мѣсто такой партіи можетъ быть оцѣнено отдѣльно. При разнородности груза, въ накладной должна быть показана цѣнность каждаго отдѣльнаго мѣста отправки. Если, по размѣру установленной накладной, число мѣстъ съ объявленною цѣнностью превышаетъ число имѣющихся для сего графъ въ накладной, то отправитель долженъ о стоимости отдѣльныхъ мѣстъ груза подать письменное заявленіе, съ обозначеніемъ нумера или отличительнаго знака каждаго оцѣненнаго мѣста, причемъ въ накладной обязанъ сдѣлать отмѣтку о поданномъ имъ письменномъ заявленіи и въ итогѣ прописать общую сумму объявленной цѣнности. Сказанное письменное заявленіе должно служить приложеніемъ къ накладной.

Наружная упаковка багажныхъ и товарныхъ мѣстъ, цѣнность которыхъ объявлена, должна быть прочна, такъ чтобы могла выдержать перевозку безъ поврежденія и утраты части груза. Желѣзная дорога, смотря по роду отправляемой клади и цѣнности отдѣльныхъ багажныхъ и товарныхъ мѣстъ, независимо осмотра багажа и груза, можетъ требовать, чтобы такія мѣста были запломбированы или запечатаны отправителемъ; если мѣсто обвязано веревкою, то веревка должна быть цѣльная безъ узловъ.

Требованіе о запломбированіи и запечатаніе мѣстъ не распространяется на партіи грузовъ, а касается лишь товаровъ, отправляемыхъ отдѣльными мѣстами и багажа.

Дополнительная плата за багажъ и грузы съ объявленною цѣнностью, съ каждыхъ 100 руб. объявленной цѣнности и съ

каждыхъ 100 верстъ пробѣга, установливается, временно, слѣдующая:

а) за багажъ . . . . . 1½ коп.

б) за грузы . . . . . ½ коп.

Если багажъ или грузъ проходятъ менѣе 100 верстъ или цѣнность ихъ объявлена менѣе 100 руб., то къ нимъ примѣняются нормы, опредѣленныя для 100 верстъ пробѣга и каждыхъ 100 руб. объявленной цѣнности.

Дополнительная плата за объявленіе цѣнности взимается всегда при отправленіи багажа или груза.

Если пассажиръ прямаго сообщенія на станціи перерыва своего пути взялъ весь багажъ, отправленный имъ съ объявленной цѣнностью, или часть его, то при дальнѣйшей отправкѣ взятаго имъ багажа, прежде объявленная цѣнность считается недѣйствительною.

Кромѣ пассажирскихъ билетовъ, съ платами по общему нормальному тарифу, существуютъ еще билеты, дающіе пассажирамъ право проѣзда по пониженному тарифу; причемъ, въ зависимости отъ времени, въ теченіи котораго можетъ быть совершенъ проѣздъ и размѣровъ пониженія, они распадаются на билеты: *годовые, сезонные, мѣсячные, обратные, разовые, абонементные, прогулочные, праздничные, круговыхъ путешествій* и другіе льготные.

Всѣ эти билеты, за исключеніемъ билетовъ круговыхъ путешествій, установлены для ближнихъ сообщеній, т. е. сообщеній центровъ съ окрестностями, причемъ на разныхъ желѣзныхъ дорогахъ для нихъ существуютъ различныя пониженія.

Годовые билеты.

Годовые билеты, на **Балтійской** ж. дорогѣ установлены для проѣзда пассажировъ въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ, во всѣхъ поѣздахъ мѣстнаго сообщенія, на протяженіи отъ 13 до 44 верстъ.

Годовые билеты—именные и должны быть снабжены фотографическою карточкою лица, пріобрѣвшаго билетъ.

Для опредѣленія стоимости такого билета принимается расчитанное по общему, за каждую поѣздку, тарифу наибольшее,

по предположенію дороги, число поѣздокъ въ теченіи года, а именно 500,—причемъ, смотря по разстоянію, на какое выданъ билетъ, и нѣкоторымъ мѣстнымъ условіямъ станцій, дѣлается скидка отъ 60,8% до 80,6%.

На **Царскосельской** жел. дорогѣ, ежегодно, начиная съ 1886 года, устанавливаются между ст. Петербургомъ, Царскимъ Селомъ и Павловскомъ именные годовые билеты всѣхъ трехъ классовъ, продаваемые въ теченіе всего года, при чемъ допускается уплата, по желанію, и частями.

По этимъ билетамъ, не ограничивающимъ числа поѣздокъ въ сутки, допущены слѣдующія съ общаго тарифа скидки:

При	покупкѣ	билета	на	1	мѣсяцъ	20%
»	»	»	»	2	»	30%
»	»	»	»	3	»	40%
»	»	»	»	4	»	50%
»	»	»	»	12	»	70%

На **Риго-Тукумской** жел. дорогѣ, годовые билеты продаются безъ всякой скидки.

Билеты мѣсячные или сезонные.

Билеты мѣсячные или сезонные, введенные на **Балтійской** жел. дорогѣ съ 1882 года и установленные, наравнѣ съ годовыми билетами, для поѣздокъ въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ, на протяженіи отъ 13 до 44 верстъ, выдаются на время съ 1 Мая по 1 Сентября, т. е. на 4 лѣтніе мѣсяца. Эти билеты также снабжаются фотографическою карточкою лица, купившаго билетъ. Плата за сезонные билеты расчитана въ зависимости отъ наибольшаго, возможнаго въ теченіи 4 мѣсяцевъ, числа поѣздокъ, считая такихъ поѣздокъ 160, съ процентною скидкою съ полной стоимости ихъ, составлявшею въ предшествовавшіе годы отъ 38,2% до 69% для билетовъ I и II классовъ, а для билетовъ III класса отъ 38,7% до 69,8%; въ настоящемъ же 1892 г. для билетовъ I и II классовъ сдѣланы до ближайшихъ станцій Лигово, Сергіево и Стрѣльна дальнѣйшія пониженія, достигающія, напр. для ст. Лигово приблизительно до 59%, а для ст. Стрѣльна —приблизительно до 52%. До остальныхъ станцій I классъ оставленъ въ общемъ безъ измѣненій, исключая впрочемъ ст. Красное Село, гдѣ прежняя цѣна билета въ 60 руб. повышена

до 64 руб.,—во II же классѣ сдѣлана нѣкоторая регулировка чрезъ незначительное пониженіе прошлогоднихъ ставокъ; III кл. оставленъ безъ измѣненія.

На **С.-Петербурго-Варшавской** желѣзной дорогѣ съ 1880 и по 1891 г. были устанавливаемы мѣсячные или сезонные билеты всѣхъ трехъ классовъ, вводившіеся ежегодно на срокъ съ 3 Мая по 15 Сентября, для проѣзда въ дачныхъ поѣздахъ между С.-Петербургомъ и станціями Гатчина (42 вер.), Суйда (51 вер.), Сиверская (63 вер.), со скидкою 65% съ общаго тарифа.

На **Николаевской** жел. дорогѣ таковые же билеты, вводившіеся въ дѣйствіе до 1890 года, выдавались на время съ 15 Мая по 31 Августа для проѣзда въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ и во всѣхъ, имѣющихъ данный классъ поѣздахъ, — кромѣ однако курьерскихъ, между С.-Петербургомъ и станціями: Колпино (24 вер.), Саблино (38 вер.), Тосна (50 вер.) и Ушаки (60 вер.) и затѣмъ, между Москвою и станціями до Клина включительно: Химки (18 вер.), Крюково (36 вер.), Подсолнечная (61 вер.) и Клинъ (84 вер.). Билеты эти предоставляли право на 25 поѣздокъ въ теченіи мѣсяца за пониженную на 40% противъ общаго тарифа плату. Въ 1890 году эти билеты замѣнены сезонными или *карточными билетами*, отличавшимися отъ первыхъ только тѣмъ, что каждый такой билетъ предоставляетъ право на 25 поѣздокъ не въ мѣсячной срокъ, а во все время дѣйствія билета, т. е. съ 1 Мая по 15 Сентября. Для настоящаго 1892 г. пассажирскіе билеты расчитаны по пониженному отъ 25% до 40% тарифу, причемъ, сверхъ вышеприведенныхъ станцій, добавлены еще станціи: Любань (78 вер.), Померанье (83 вер.), Бабино (94 вер.), Чудово (111 вер.) и Волхово (118 вер.).

На **Царскосельской** жел. дорогѣ, вмѣсто мѣсячныхъ или сезонныхъ билетовъ, существуютъ билеты *дачные*, введенные впервые въ 1889 году и дающіе право на 25 поѣздокъ въ періодъ времени съ 1 Мая по 15 Сентября, въ вагонахъ всѣхъ классовъ, между С.-Петербургомъ и станціями Царское Село и Павловскъ, за пониженную на 25% противъ общаго тарифа плату.

На **Варшаво-Вѣнской** жел. дор., въ теченіе всего года, продаются сезонные билеты, срокомъ на 30 дней и сезонные ку-

понные билеты съ 40 купонами на двухмѣсячный срокъ со скидкою 40% съ общаго тарифа.

На **Варшаво-Тереспольской** жел. дор. этого рода билеты состоятъ только изъ 20 купоновъ, причемъ каждый изъ купоновъ годенъ только на одну поѣздку, а на **Курско-Харьково-Азовской** жел. дор. они выдаются на 30 поѣздокъ, со скидкою 20%. На **Московско-Ярославской** ж. дор., въ зависимости отъ разстояній, дѣлается скидка отъ 10% до 25%; на **Московско-Нижегородской** жел. дор.—въ 40%.

На **Финляндскихъ** жел. дорогахъ мѣсячные билеты, выдаваемые для проѣзда по всѣмъ линіямъ, на сроки отъ одного до двѣнадцати мѣсяцевъ, продаются на городскихъ станціяхъ, но ихъ можно также получать и на всѣхъ, находящихся въ Финляндіи, станціяхъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ; въ послѣднемъ, однако, случаѣ необходимо заявить объ этомъ желаніи контрольной конторѣ за недѣлю. Билеты эти даютъ право на проѣздъ между тѣми станціями, для которыхъ они куплены, во всѣхъ принимающихъ пассажировъ срочныхъ поѣздахъ. Въ поѣздахъ, неимѣющихъ вагоновъ перваго класса, выданный на первый классъ билетъ дѣйствителенъ для высшаго вагоннаго класса поѣзда.

На С.-Петербургской станціи вышеозначенныхъ дорогъ продаются мѣсячные билеты до станцій внутри Имперіи только, или на четыре мѣсяца, или на одинъ годъ, причемъ наименьшая плата составляетъ за первые билеты—75 рублей въ I кл., 50 рублей во II кл. и 30 рублей въ III кл., а за билеты на одинъ годъ: —125 руб. въ I кл., 80 рублей во II кл. и 55 рублей въ III классѣ.

Мѣсячные билеты и билеты на проѣздъ по всѣмъ линіямъ—именные; желающій пріобрѣсть таковой билетъ обязанъ оставить въ двухъ экземплярахъ свою поясную фотографическую карточку. На оборотной сторонѣ одного экземпляра карточки наклеивается мѣсячный билетъ или билетъ на проѣздъ по всѣмъ линіямъ, а на другомъ записывается номеръ билета, и этотъ экземпляръ оставляется при той чековой книжкѣ, въ которой билетъ вписанъ. До выдачи билета, покупатель обязанъ на указанномъ въ билетѣ мѣстѣ росписаться.

Плата за мѣсячные билеты исчисляется по установленной таксѣ. Стоимость билета на проѣздъ по всѣмъ линіямъ составляетъ въ I классѣ 1200 марокъ или 480 рублей, во II классѣ 700 марокъ или 280 рублей и въ III классѣ 500 марокъ или 200 рублей.

Въ указанной въ рубляхъ платѣ включенъ также государственный налогъ, каковой взимается только за протяженіе отъ ст. С.-Петербургъ до ст. Левашово,—на финляндскихъ же протяженіяхъ государственнаго сбора нѣтъ.

Мѣсячные билеты и билеты на проѣздъ по всѣмъ линіямъ не даютъ права на безплатную перевозку багажа.

Пассажиръ, во время пути, обязанъ имѣть при себѣ мѣсячный билетъ или билетъ на проѣздъ по всѣмъ линіямъ и предъявлять таковой по требованію кондуктора или поѣздной прислуги. Въ случаѣ неимѣнія при себѣ билета, или непредъявленія его при требованіи, а также если имѣющій мѣсячный билетъ или билетъ на проѣздъ по всѣмъ линіямъ займетъ мѣсто въ высшемъ классѣ, чѣмъ то разрѣшается билетомъ, равно какъ и при предъявленіи билета, выданнаго другому лицу, пассажиръ считается неимѣющимъ билета и обязанъ уплатить двойную стоимость билета вагона того класса, въ которомъ одно изъ перечисленныхъ обстоятельствъ было обнаружено. Кромѣ того, отъ пассажира, предъявившаго выданный другому лицу мѣсячный билетъ или билетъ на проѣздъ по всѣмъ линіямъ, таковой отбирается, а уплоченныя деньги дѣйствительному владѣльцу билета не возвращаются.

Обратные билеты.

Обратные билеты на **Балтійской** жел. дор. составляютъ самую обширную категорію, подраздѣляясь на нѣсколько самостоятельныхъ видовъ.

Время введенія каждаго вида билета, а равно и условія примѣненія его — различны; причемъ эти послѣднія поставлены на различныхъ участкахъ дороги въ зависимость отъ той цѣны, которая имѣлась въ виду при установленіи подраздѣленія обратныхъ билетовъ. Такъ напримѣръ, на участкѣ между С.-Петербургомъ и станціями: Лигово, Сергіево, Стрѣльна, Новый Петергофъ, Старый Петергофъ, Ораніенбаумъ, Красное Село, Тайцы, Гатчина и на участкѣ между С.-Петербургомъ, Нарвой и Вай-

варой, — обратные билеты, введенные еще въ 1879 году, примѣнялись до 1891 г. включительно, на первомъ изъ упомянутыхъ участковъ въ теченіе всего года, а на второмъ,—лишь въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ съ 1 Мая по 1 Сентября; на участкѣ Красное Село-Гатчина—только во время лагернаго сбора и т. д. Съ 1892 г. билеты эти выдаются лишь въ теченіе лѣтняго сезона, съ 1 Мая и по 1 Сентября, а обратные билеты между Ревелемъ и станціями Нетте и Кегель — съ 20 Мая по 1 Сентября.

Обратные билеты на Балтійской жел. дор. дѣйствительны для проѣзда со всѣми поѣздами и въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ, за исключеніемъ тѣхъ лишь случаевъ, когда проѣздъ обусловливается извѣстнымъ классомъ вагона. Обыкновенный срокъ годности обратныхъ билетовъ опредѣленъ для настоящаго года въ 3 дня; исключеніе составляютъ однако обратные билеты выдаваемые: 1) для проѣзда изъ С.-Петербурга на станціи участка Елизаветино—Іеве, годные въ теченіи 7 дней и 2) билеты, выдаваемые для проѣзда до станцій Новый Петергофъ и Ораніенбаумъ, а также до Нетте и Кегель, годные въ теченіи двухъ сутокъ. Сверхъ того, для проѣзда въ вагонѣ III класса до станціи Малосковицы и обратно во время храмоваго праздника въ Ильешахъ, срокъ годности обратныхъ билетовъ опредѣленъ семидневный.

Стоимость всѣхъ почти видовъ обратныхъ билетовъ ниже стоимости обыкновеннаго двойнаго билета, расчитанной по общему тарифу, причемъ размѣръ допускаемыхъ скидокъ, будучи на разныхъ участкахъ дороги весьма различенъ для разныхъ классовъ вагоновъ, отличается значительнымъ разнообразіемъ: такъ, при отсутствіи для нѣкоторыхъ билетовъ какого бы то ни было пониженія, — по другимъ билетамъ скидки достигаютъ, для нынѣшняго года, приблизительно 52%.

На **Царскосельской** жел. дор. обратные билеты, называемые также *ретуръ-билетами*, всѣхъ трехъ классовъ, введенные въ дѣйствіе въ 1888 году, устанавливаются ежегодно съ 1 Іюня по 1 Сентября для проѣзда между С.-Петербургомъ и Павловскомъ, за пониженную на 50% противъ общаго тарифа плату; срокъ годности ихъ 1 день.

На **Финляндской** жел. дор. обратные билеты отъ С.-Петербурга до остальныхъ станцій, лежащихъ на русской территоріи,

до финляндской границы, продаются безъ уменьшенія тарифной платы.

Внутри Финляндіи за обратные билеты взимается во всѣхъ трехъ классахъ двойная стоимость пассажирскаго билета въ одинъ конецъ со скидкою 20%, безразлично купленъ ли билетъ въ Финляндіи или въ Россіи до станцій, лежащихъ внутри Финляндіи. Срокъ годности билета — пятидневный и считается со дня приложенія къ билету штемпеля.

Если обратный путь совершается въ послѣдній день срока годности билета и не можетъ быть оконченъ до 12 часовъ ночи, то дѣйствительность обратнаго билета прекращается послѣ 12 часовъ ночи, уплаченныя же деньги не возвращаются.

Обратный билетъ даетъ право остановиться лишь на одной промежуточной станціи; въ случаѣ остановки, билетъ немедленно предъявляется начальнику станціи для приложенія на оборотной сторонѣ билета станціоннаго штемпеля.

Обратные билеты даютъ право на провозъ до 25 килограммовъ багажа безплатно, но лишь между оконечными станціями.

При переходѣ изъ вагона низшаго въ вагонъ высшаго класса, пассажиръ, ѣдущій по обратному билету, обязанъ доплатить: при переходѣ изъ третьяго класса во второй — половинную стоимость пассажирскаго билета третьяго класса, а при переходѣ изъ втораго класса въ первый — полную стоимость пассажирскаго билета третьяго класса. Стоимость дополнительнаго билета, выдаваемаго во время слѣдованія поѣзда, исчисляется отъ послѣдней станціи, которую поѣздъ миновалъ до момента перехода; при покупкѣ же таковаго билета на станціи, плата взимается за протяженіе отъ той станціи, на которой переходъ состоялся.

На прочихъ жел. дор. скидка но обратнымъ билетамъ бываетъ весьма различна, такъ напр., на Варшаво-Терспольской жел. дор. 50%, на Курско-Харьково-Азовской 20%, на Лодзинской Фабричной 50%, на Московско-Брестской 15%, на Митавкой и на Риго-Тукумской 15%.

Разовые билеты.

Разовые билеты, дающіе право проѣзда въ одинъ конецъ, въ мѣстныхъ поѣздахъ, за пониженную противъ общаго тарифа плату, на **Балтійской** жел. дор. подраздѣляются на три отдѣльные вида:

1) На билеты всѣхъ трехъ классовъ, для проѣзда между С.-Петербургомъ и Гатчиною; эти билеты, введенные на дорогѣ съ 1 Января 1884 года, примѣняются въ теченіе всего года, причемъ пониженіе платы, въ настоящемъ году, достигаетъ для нѣкоторыхъ станцій приблизительно 46%;

2) билеты IV класса, для слѣдованія съ товаро-пассажирскими поѣздами отъ ст. Нарва, Ямбургъ и Молосковицы до ст. С.-Петербургъ, въ періодъ времени съ 15 Апрѣля по 15 Мая ежегодно; плата за нихъ расчитывается по 0,75 коп. съ пассажира и версты безъ взиманія государственнаго сбора; и

3) билеты со скидкою въ 50% съ общаго тарифа, для проѣзда кормилицъ съ дѣтьми Воспитательнаго дома отъ ст. Петербургъ до станцій 2, 3 и 4 участковъ дороги и обратно.

На **Московско-Брестской** ж. дор., на участкѣ Москва-Кубинка и обратно, съ 1 Мая по 15 Сентября 1892 г., введены разовые билеты съ обратнымъ проѣздомъ, съ предоставленіемъ права обратнаго проѣзда на слѣдующій послѣ взятія билета день и съ пониженіемъ платы на 15% противъ общаго тарифа.

На **С.-Петербурго-Варшавской** жел. дор., начиная съ 1880 года, ежегодно съ 1-го Мая по 15 Сентября, пассажирамъ, ѣдущимъ по удешевленнымъ разовымъ билетамъ предоставляется право проѣзда въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ мѣстныхъ поѣздовъ за пониженную на 25% противъ общаго тарифа плату, въ первые годы до станціи Луга, а съ 1890 г. уже до станціи Бѣлая включительно.

Въ 1891 году на С.-Петербурго - Варшавской жел. дор. мѣсячные (сезонные) билеты были отмѣнены, примѣненіе же разовыхъ билетовъ расширено, — а именно: кромѣ проѣзда съ этими билетами въ дачныхъ поѣздахъ, установлена продажа *разовыхъ билетовъ съ обратнымъ путемъ*, иначе *обратныхъ билетовъ*, на проѣздъ между С.-Петербургомъ и станціями до Бѣлой включительно, въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ по 15 Сентября, во всѣхъ поѣздахъ, кромѣ скорыхъ и курьерскихъ; причемъ срокъ годности билетовъ назначенъ 3-хъ дневный. Разовые обратные билеты, подобно обыкновеннымъ разовымъ, предоставляютъ пассажирамъ право проѣзда въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ со скидкой 25% съ общаго тарифа за каждый конецъ. Вмѣсто

же отмѣненныхъ мѣсячныхъ билетовъ были введены для проѣзда пассажировъ во всѣхъ, за исключеніемъ скорыхъ и курьерскихъ, поѣздахъ, въ періодъ времени съ 1 Мая по 15 Сентября, между С.-Петербургомъ и станціями до Луги включительно (кромѣ Александровской), а также между Варшавою и ст. Малкинъ, установлены *абонементныя книжки* 3 классовъ на 20 поѣздокъ каждая, со скидкою 40% съ общаго тарифа.

Абонементные билеты и книжки.

Абонементныя книжки для участка С.-Петербургъ-Луга безыменныя, а для участка Варшаво-Малкинъ – именныя и должны быть снабжены фотографическою карточкой владѣльца. Сверхъ того, съ 1892 г. на участкѣ Варшава-Малкинъ установлены отъ Варшавы до станцій Воломинъ, Тлущъ, Лоховъ, Зеленецъ и Малкинъ для воскресныхъ и праздничныхъ дней, такъ называемые, *прогулочные билеты* со скидкою 25%, дѣйствительные для проѣзда во всѣхъ, кромѣ скорыхъ, поѣздахъ.

Съ 1879 года на **Балтійской** жел. дор. введены, такъ называемые, *абонементные билеты двухъ классовъ*, а именно II класса для воспитанниковъ военно-учебныхъ заведеній и III класса для нижнихъ чиновъ и состоящихъ при названныхъ заведеніяхъ служителей въ военной формѣ. Каждый изъ такихъ билетовъ состоитъ изъ 24 купоновъ и даетъ право на 24 поѣздки за пониженную противъ общаго тарифа плату; размѣръ пониженія зависитъ отъ разстоянія и составляетъ отъ 12% до 29%. Для контроля со стороны администраціи дороги, каждый билетъ имѣетъ номеръ тетради и свой очередной номеръ, поэтому, билеты эти, ни въ отдѣльномъ видѣ, ни тетрадками не могутъ быть передаваемы изъ одной команды въ другую. Каждый абонеметный билетъ долженъ быть снабженъ печатью надлежащей команды. Оставшіеся неизрасходованными въ данномъ году билеты обратно не принимаются.

На **Царскосельской** жел. дор. абонементные билеты, устанавливаемые для проѣзда пассажировъ въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ между С.-Петербургомъ и ст. Царское Село и Павловскъ, даютъ право на 25 поѣздокъ въ годъ за пониженную на 25% противъ общаго тарифа плату.

На **Риго-Тукумской** жел. дорогѣ форма абонементныхъ билетовъ заимствована отъ финляндскихъ жел. дорогъ; билеты эти

служатъ для проѣзда отъ ст. Рига до ст. Кемернъ и обратно, со скидкою въ 20%, а для учащихся въ 50%.

На **Московско-Брестской** жел. дорогѣ по абонементнымъ билетамъ, устанавливаемымъ исключительно для дачныхъ поѣздовъ, дѣлается скидка въ 25%.

На **Привислянской** жел. дорогѣ таковые билеты—именные, дѣйствительные на 40 въ теченіи двухъ мѣсяцевъ поѣздокъ, во всѣхъ поѣздахъ, служатъ исключительно тому лицу, которому выданы и которое расписалось на обложкѣ билета.

Передача такого билета безусловно воспрещается, и пассажиръ, нарушавшій это правило, лишается права пользованія билетомъ. Уплаченныя за билетъ деньги ни въ какомъ случаѣ не возвращаются. При проѣздѣ въ вагонѣ высшаго класса, взимается разница между стоимостью подлежащихъ двухъ классовъ.

На **Юго-Западныхъ** ж. д. абонементные билеты — 1) между Кіевомъ и станціею Боярки (21 вер.) установлены для 10 поѣздокъ во всѣхъ 3 классахъ со скидкою 38,7% на билеты III кл. и 43% на билеты II и I классовъ; для 30 поѣздокъ только во II и III классахъ со скидкою въ 42,8% и 38% и на 60 поѣздокъ исключительно въ III кл. со скидкою въ 61%; абонементы на 10 и 30 поѣздокъ—безъименные, а на 60 поѣздокъ—именные;

2) между Кіевомъ и Мотовиловкою (44 вер.) на 10 поѣздокъ, со скидкою для III кл. въ 65,8%, а для II и I классовъ въ 67%—абонементные безъименные;

3) между Одессою и Куяльникомъ на 14 поѣздокъ со скидкою 17% для билетовъ III кл. и 23% для билетовъ II и I классовъ; на 30 поѣздокъ со скидкою 33% на билеты III кл. и 40% на билеты I и II кл.; на 60 поѣздокъ со скидкою 59% на билеты III класса и 67% на билеты II кл.; абонементы на 14 и 30 поѣздокъ — безъименные, а на 60 поѣздокъ—именные.

На **Финляндскихъ** жел. дор. абонементные билеты дѣйствительны каждый на двадцать поѣздокъ между означенными на билетѣ станціями и выдаются отъ и до всѣхъ станцій внутри Финляндіи на срокъ четырехъ мѣсяцевъ. На С.-Петербургской станціи продаются абонементные билеты, которые дѣйствительные лишь на время съ 4 Мая по 4 Сентября.

Абонементные билеты выдаются лишь на непревышающіяся 130 километровъ разстоянія. За таковые билеты взимается стоимость двадцати билетовъ со скидкою 25%. Безъ скидки продаются абонементные билеты до всѣхъ, на протяженіи С.-Петербургъ-Бѣлоостровъ включительно лежащихъ, станцій. На одномъ и томъ же поѣздѣ однимъ абонементнымъ билетомъ могутъ пользоваться компаніи до четырехъ лицъ, но билетъ этотъ не даетъ права на безплатный провозъ багажа. Пассажиръ обязанъ въ пути имѣть абонементный билетъ при себѣ и, въ случаѣ требованія, предъявлять его чинамъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ и поѣздной прислугѣ

Льготные билеты прямаго сообщенія

Въ 1892 году на **С.-Петербурго-Варшавской** жел. дорогѣ установлено *прямое сообщеніе*, въ теченіи лѣтняго сезона, отъ ст. С.-Петербургъ до Риги и мѣстностей за нею расположенныхъ, съ морскими купаньями, а именно: до станцій Дуббельнъ, Бильдерлингсгофъ, Эдинбургъ, Маіоренгофъ и Кесимернъ — Рижо-Тукумской и Зегевольдъ Псково-Рижской жел. дороги, съ пониженіемъ платы на 30% противъ общаго тарифа.

На **дорогахъ II группы** въ прямомъ сообщеніи установлены нижеслѣдующія правила для проѣзда пассажировъ, ѣдущихъ по *льготнымъ билетамъ съ обратнымъ путемъ* до кавказскихъ Минеральныхъ Водъ и Самары.

Пассажирамъ, отправляющимся отъ станцій: Москва, Коломна, Рязань, Ряжскъ, Козловъ, Грязи, Воронежъ, Царицынъ, Тамбовъ, Саратовъ, Моршанскъ, Пенза, Сызрань и Самара *до станціи Минеральныя воды* и обратно, а также пассажирамъ, отправляющимся со станцій: Москва, Рязань, Козловъ, Ряжскъ, Моршанскъ, Пенза, Кузнецкъ, Сызрань, Грязи, Воронежъ, Новочеркасскъ, Ростовъ, Борисоглѣбскъ, Царицынъ, Липецкъ, Елецъ и Орелъ *до станціи Самара* и обратно, выдаются, въ періодъ времени съ 11 Апрѣля по 10 Сентября, особыя *льготныя купонныя книжки*, со скидкою въ 30% съ обыкновеннаго пассажирскаго тарифа, при условіи одновременной уплаты денегъ за проѣздъ въ оба направленія.

Плата за провозъ багажа взимается на общемъ основаніи и скидки съ нея не дѣлается.

Купонъ безъ обложки и обложка безъ купоновъ для проѣзда не дѣйствительны.

Деньги по льготнымъ билетамъ ни въ какомъ случаѣ не возвращаются. При потерѣ пассажиромъ льготной книжки прямаго сообщенія, онъ долженъ купить для дальнѣйшаго проѣзда новый билетъ или книжку.

Право пользованія обратнымъ проѣздомъ по льготной книжкѣ, при отправленіи со станціи Самара, сохраняется пассажиромъ только по 30 Сентября того года, который обозначенъ штемпелемъ на билетѣ станціею отправленія. Пассажиръ, опоздавшій выѣхать въ предоставленный ему послѣдній день, теряетъ право на льготный проѣздъ и оплачиваетъ свой билетъ по полному тарифу безъ скидки.

При отъѣздѣ со станціи Самара въ обратный путь, пассажиръ обязанъ предъявить льготную купонную книжку для наложенія на ней штемпеля съ обозначеніемъ дня предъявленія и нумера поѣзда. Срокъ дѣйствія льготной купонной книжки для обратнаго проѣзда со станціи Самара полагается *семидневный*, считая съ полупочи, слѣдующей за днемъ наложенія штемпеля.

Каждая выдаваемая пассажиру книжка имѣетъ на лицевой своей сторонѣ отмѣтку *„льготная“*.

Билеты для круговыхъ путешествій.

Въ видахъ развитія пассажирскаго движенія чрезъ доставленіе публикѣ возможности совершать путешествія за пониженную, противъ нормальной, плату, 9 Іюля 1891 года дорогами II группы установлены особыя свидѣтельства на предметъ полученія въ С.-Петербургѣ и Москвѣ, съ 1 Мая по 15 Сентября, *билетовъ для круговыхъ путешествій* въ районѣ дорогъ этой группы по пониженной платѣ, съ приведенными ниже маршрутами.

Для такого рода путешествій установлены нижеслѣдующія правила.

Съ 1 Мая по 15 Сентября на пассажирскихъ станціяхъ С.-Петербургъ Николаевской ж. д. и Москва Московско-Рязанской, Московско-Нижегородской и Московско-Ярославской дорогъ начальниками станцій выдаются пассажирамъ, желающимъ совершить круговое путешествіе, особыя свидѣтельства съ 30% скидкою съ обыкновеннаго пассажирскаго тарифа, при условіи уплаты денегъ за все протяженіе желѣзнодорожнаго пути даннаго рейса. Для маршрутовъ, въ которыхъ участвуютъ дороги Владикавказская и Закавказская, скидка дѣлается въ 40%.

Дѣтскіе билеты выдаются съ тою же скидкою съ полной ихъ стоимости, но дѣти права проѣзда по круговымъ свидѣтельствамъ безъ провожатыхъ не имѣютъ.

За проѣздъ пассажировъ по промежуточнымъ нежелѣзнодорожнымъ участкамъ круговаго пути, какъ напр. по Военно-Грузинской дорогѣ, равно какъ и за проѣздъ на пароходахъ пассажиры уплачиваютъ особо, озабочиваясь пріобрѣтеніемъ билетовъ и сдачею багажа безъ участія желѣзнодорожной администраціи.

Плата за провозъ багажа по желѣзнымъ дорогамъ взимается на общемъ основаніи по дѣйствующимъ тарифамъ, со скидкою одного пуда на каждаго взрослаго пассажира и 20 фунтовъ на дѣтское свидѣтельство. Багажъ предоставляется сдавать на желѣзныхъ дорогахъ какъ до конечнаго пункта непрерывнаго желѣзнодорожнаго пути, такъ и до каждой изъ промежуточныхъ станцій; при этомъ на оборотной сторонѣ свидѣтельства отмѣчается станція отправленія и назначенія багажа и № багажной квитанціи. Въ отношеніи сдачи и пріема багажа на промежуточныхъ станціяхъ примѣняются общія правила, утвержденныя Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Багажная квитанція выдается по установленной формѣ.

Срокъ дѣйствія свидѣтельствъ на круговыя поѣздки, опредѣляемый для свидѣтельствъ, въ которыя включенъ проѣздъ по Владикавказской и Закавказской дорогамъ—въ 90 дней, а по остальнымъ—въ 45 дней, считается съ полуночи, слѣдующей за временемъ выдачи свидѣтельства и оканчивается въ полночь того дня, въ которой истекаетъ срокъ его дѣйствія.

Взятый по свидѣтельству билетъ мѣстнаго или прямаго сообщенія (купонная книжка) дѣйствителенъ каждый въ отдѣльности на тѣ поѣзда и на тѣ сроки, которые для нихъ установлены правилами Министерства путей сообщенія, причемъ къ нимъ примѣняются тѣ же правила и относительно перерывовъ въ пути.

Пассажиръ, ѣдущій по свидѣтельству, обязанъ представить таковое, вмѣстѣ съ талонами, въ кассу желѣзной дороги, для полученія соотвѣтствующаго талону билета внутренняго сообщенія или купонной книжки, гдѣ таковые установлены, послѣ каждой

выдачи билета на извѣстной участокъ, причемъ очередной талонъ свидѣтельства отъ пассажира отбирается.

Талоны безъ свидѣтельствъ, равно какъ и свидѣтельства безъ талоновъ, для полученія билетовъ изъ кассъ недѣйствительны.

При недостачѣ одного изъ талоновъ свидѣтельства, пассажиръ обязанъ купить билетъ на проѣздъ по тому участку пути, которому соотвѣтствовалъ недостающій талонъ.

Во всемъ, настоящими правилами не предусмотрѣнномъ, примѣняются приведенныя выше правила для пассажирскихъ билетовъ и багажа прямаго сообщенія, отъ 30 Марта 1886 года.

Для сказанныхъ круговыхъ путешествій установлены, по взаимному между желѣзными дорогами соглашенію, нижеслѣдующіе маршруты:

1) Москва-Нижній-Ярославль-Троицкая Лавра-Москва.

2) Москва-Троицкая Лавра-Ярославль-Нижній-Москва.

3) С.-Петербургъ-Москва-Нижній-Ярославль-Троицкая Лавра-Москва-С.-Петербургъ.

4) С.-Петербургъ-Москва-Троицкая Лавра-Ярославль-Нижній-Москва-С.-Петербургъ.

5) С.-Петербургъ-Рыбинскъ Нижній-Москва-С.-Петербургъ.

6) С.-Петербургъ-Москва-Нижній-Рыбинскъ-С.-Петербургъ.

7) Москва-Нижній-Самара-Ряжскъ-Рязань-Москва.

8) Москва-Рязань-Ряжскъ-Самара-Нижній-Москва.

9) С.-Петербургъ-Москва-Нижній-Самара-Ряжскъ-Рязань-Москва-С.-Петербургъ.

10) С.-Петербургъ-Москва-Рязань-Ряжскъ-Самара-Нижній-Москва-С.-Петербургъ.

11) Москва-Нижній-Саратовъ-Рязань-Москва.

12) Москва-Рязань-Саратовъ-Нижній-Москва.

13) С.-Петербургъ-Москва-Нижній-Саратовъ-Рязань-Москва-С.-Петербургъ.

14) С.-Петербургъ-Москва-Рязань-Саратовъ-Нижній-Москва-С.-Петербургъ.

15) Москва-Грязи-Царицынъ-Баку-Тифлисъ-Батумъ-Новороссійскъ-Ростовъ-Воронежъ-Рязань-Москва.

16) С.-Петербургъ-Москва-Грязи-Царицынъ-Баку-Тифлисъ-Батумъ-Новороссійскъ-Ростовъ-Воронежъ-Рязань-Москва-С.-Петербургъ.

17) С.-Петербургъ-Москва-Рязань-Воронежъ-Ростовъ-Новороссійскъ-Батумъ-Тифлисъ-Баку-Царицынъ-Грязи-Москва-С.-Петербургъ.

18) Москва-Грязи-Царицынъ-Баку-Тифлисъ-Владикавказъ-Минеральныя Воды-Ростовъ-Воронежъ-Рязань-Москва.

19) С.-Петербургъ-Москва-Грязи-Царицынъ-Баку-Тифлисъ-Владикавказъ-Минеральныя Воды-Ростовъ-Воронежъ-Рязань-Москва-С.-Петербургъ.

20) С.-Петербургъ-Москва-Рязань-Воронежъ-Ростовъ-Минеральныя Воды-Владикавказъ-Тифлисъ-Баку-Царицынъ-Грязи-Москва-С.-Петербургъ.

21) Москва-Ярославль-Царицынъ-Рязань-Москва.

22) Москва-Ярославль-Саратовъ-Рязань-Москва.

23) С.-Петербургъ-Москва-Ярославль-Царицынъ-Рязань-Москва-С.-Петербургъ.

24) С.-Петербургъ-Москва-Рязань-Царицынъ-Ярославль-Москва-С.-Петербургъ.

25) С.-Петербургъ-Москва-Ярославль-Саратовъ-Рязань-Москва-С.-Петербургъ.

26) С.-Петербургъ-Москва-Рязань-Саратовъ-Ярославль-Москва-С.-Петербургъ.

27) С.-Петербургъ-Рыбинскъ-Баку-Тифлисъ-Батумъ-Новороссійскъ-Ростовъ-Воронежъ-Рязань-Москва-С.-Петербургъ.

28) С.-Петербургъ-Рыбинскъ-Баку-Тифлисъ-Владикавказъ-Ростовъ-Воронежъ-Рязань-Москва-С.-Петербургъ.

29) С.-Петербургъ-Рыбинскъ-Царицынъ-Рязань-Москва-С.-Петербургъ.

30) Москва-Нижній-Царицынъ-Рязань-Москва.

31) С.-Петербургъ-Москва-Нижній-Царицынъ-Рязань-Москва-С.-Петербургъ.

32) С.-Петербургъ-Москва-Рязань-Царицынъ-Нижній-Москва-Петербургъ.

33) С.-Петербургъ-Москва-Рязань-Ростовъ-Минеральныя

Воды - Владикавказъ - Тифлисъ - Баку - Царицынъ - Рязань - Москва - С.-Петербургъ.

34) С.-Петербургъ - Москва - Рязань - Ростовъ - Минеральныя Воды - Владикавказъ - Тифлисъ - Батумъ - Новороссійскъ - Ростовъ - Рязань - Москва - С.-Петербургъ.

35) Москва - Рязань - Нижній - Москва.

36) Москва - Рязань - Ярославль - Москва.

Въ виду, однако, настоятельной необходимости въ установленіи *билетовъ для круговыхъ* въ *предѣлахъ всей вообще Россіи путешествій,* вопросъ этотъ изъ частнаго сдѣлался общимъ для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Поэтому, съ цѣлью достиженія единства въ дѣйствіяхъ по настоящему предмету, вопросъ объ этомъ былъ внесенъ на разсмотрѣніе XXXIV конвенціоннаго общаго съѣзда представителей Русскихъ ж. дорогъ, который, по тщательномъ обсужденіи его въ двухъ сессіяхъ, изъ коихъ послѣдняя имѣла мѣсто въ Мартѣ 1892 г., установилъ нижеслѣдующія правила:

Желѣзныя дороги, желающія установить круговыя пассажирскія сообщенія, входятъ о семъ въ соглашеніе между собою. Соглашенія эти, коими опредѣляются маршруты; станціи, на коихъ могутъ быть получаемы свидѣтельства на эти поѣздки (§ 2); срокъ дѣйствія сихъ свидѣтельствъ и размѣръ скидокъ по онымъ, сообщаются, по утвержденіи ихъ установленнымъ порядкомъ, Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда, для опубликованія въ Сборникѣ тарифовъ.

Уплата за проѣздъ по промежуточнымъ нежелѣзнодорожнымъ участкамъ круговаго пути, какъ напр., по Военно-Грузинской дорогѣ, равно какъ и за проѣздъ на пароходахъ, производится пассажирами особо, причемъ они озабочиваются пріобрѣтеніемъ билетовъ и сдачею багажа безъ участія желѣзнодорожной администраціи.

Плата за провозъ багажа по желѣзнымъ дорогамъ взимается на общемъ основаніи по дѣйствующимъ тарифамъ, со скидкою одного пуда на каждаго взрослаго пассажира и 20 фунтовъ на дѣтское свидѣтельство.

Пассажирамъ, желающимъ совершить круговое путешествіе, выдаются подлежащими станціями особыя свидѣтельства

со скидкою съ обыкновеннаго пассажирскаго тарифа, при условіи уплаты денегъ за все протяженіе желѣзнодорожнаго пути даннаго круговаго рейса. Дѣтскіе билета выдаются съ тою же скидкою, но дѣти права проѣзда по круговымъ свидѣтельствамъ безъ провожатыхъ не имѣютъ.

Военные и морскіе офицерскіе чины, состоящіе на дѣйствительной службѣ, предъявляющіе установленныя удостовѣренія, пользуются правомъ помѣщаться въ вагонахъ II класса, съ платою за проѣздъ по тарифу III класса.

Пассажиръ, ѣдущій по свидѣтельству, обязанъ представить таковое, вмѣстѣ съ талонами, въ кассу желѣзной дороги, для полученія соотвѣтствующаго талону билета внутренняго сообщенія, или купонной книжки, гдѣ таковыя установлены, причемъ очередные талоны свидѣтельства отъ пассажира отбираются.

Талоны безъ свидѣтельства, равно какъ и свидѣтельства безъ талоновъ, для полученія билетовъ изъ кассъ не дѣйствительны.

Взятые по свидѣтельству билеты мѣстнаго или прямаго сообщенія (купонная книжка) дѣйствительны каждый въ отдѣльности на тѣ поѣзда и сроки, которые для нихъ установлены, причемъ соблюдаются и установленныя для нихъ правила относительно перерывовъ въ пути.

При переходѣ пассажира изъ низшаго класса въ высшій взыскивается разность цѣнъ перемѣняемыхъ мѣстъ по нормальному тарифу (безъ скидки, установленной для круговыхъ поѣздокъ).

При утерѣ въ пути выданнаго свидѣтельства съ талонами, пассажиръ, при желаніи продолжать путешествіе, оплачиваетъ свой проѣздъ по полному тарифу безъ скидки. При утерѣ же одного изъ талоновъ свидѣтельства, пассажиръ обязанъ взять билетъ по полному тарифу на проѣздъ того участка, которому соотвѣтствовалъ утерянный талонъ.

Во всемъ настоящими правилами не предусмотрѣнномъ, примѣняются выше уже приведенныя правила для пассажирскихъ билетовъ и багажа прямаго сообщенія, отъ 30 Марта 1886 года.

Составные купоны для круговыхъ путешествій.

На **Финляндскихъ** жел. дорогахъ введены въ дѣйствіе, такъ называемые, *„составные купоны для круговыхъ путешествій“* по Финляндіи и С.-Петербургской губерніи.

Каждый купонъ назначается на извѣстное разстояніе и даетъ право на проѣздъ по обозначенному на купонѣ или же обратному направленію; причемъ проѣздъ разрѣшается какъ по желѣзной дорогѣ, такъ и на пароходахъ. При продажѣ, отдѣльные купоны сшиваются вмѣстѣ, и заключаются въ общую, обложку, составляя такимъ образомъ одинъ билетъ для круговаго путешествія.

Билеты выдаются только для I и II классовъ по желѣзной дорогѣ и для I-го мѣста, при проѣздахъ на пароходахъ; они могутъ быть составлены также изъ купоновъ частью для перваго, частью для втораго класса, но въ такомъ случаѣ снабжаются оберткою для втораго класса.

Билеты выдаются на разстоянія не менѣе 600 километровъ при условіи, чтобы путешествія оканчивались тою именно станціею, съ которой начались.

Отдѣльные купоны безъ обертки не продаются.

Билеты продаются съ 1 Мая по 31 Августа включительно.

Купоны, необходимые для составленія билетовъ на круговое путешествіе, имѣются въ запасѣ на тѣхъ станціяхъ, гдѣ производится продажа таковыхъ билетовъ, но ихъ можно получить также и на промежуточныхъ станціяхъ, если заказъ будетъ сдѣланъ заблаговременно, для того чтобы было возможно вытребовать ихъ съ ближайшей станціи, гдѣ производится продажа. Если путешествіе начинается съ промежуточной станціи, то пассажиръ получаетъ безплатно дополнительный купонъ на ту часть пути, на которой онъ не желаетъ проѣхать при отъѣздѣ.

Маршруты круговыхъ путешествій комбинируются пассажирами.

При продажѣ, на оберткѣ и на каждомъ купонѣ прикладывается штемпель съ обозначеніемъ станціи и времени выдачи билета.

Цѣна билета опредѣляется сложеніемъ платы, назначенной для каждаго обозначеннаго въ купонѣ отдѣльнаго участка.

Для дѣтей скидки не полагается, но двое, моложе 12 лѣтъ, могутъ ѣхать по одному билету, подъ условіемъ занятія не болѣе одного мѣста.

Билеты выдаются срокомъ на два мѣсяца и даютъ право на проѣздъ съ каждымъ очереднымъ поѣздомъ, при которомъ имѣ-

ются соотвѣтствующіе билетамъ вагоны, и на каждомъ изъ совершающихъ правильные рейсы пароходовъ, правленія которыхъ дали свое согласіе на принятіе билетовъ. Списокъ такихъ пароходовъ имѣется въ особыхъ объявленіяхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Путешествіе должно быть начато не позже какъ на пятый день по выдачѣ билета, и окончено до 12 часовъ ночи того числа, въ которое истекаетъ срокъ билету.

Путешествіе должно совершаться по тому направленію, по которому оно начато, и въ томъ порядкѣ, въ которомъ размѣщены купоны билетной книжки.

Пассажиръ имѣетъ право, впродолженіи обозначеннаго на билетѣ срока, останавливаться на какой угодно изъ указанныхъ въ купонахъ станцій. Остановка на промежуточныхъ станціяхъ также дозволяется, съ тѣмъ, чтобы билетъ, тотчасъ по приходѣ поѣзда, былъ предъявленъ начальнику станціи, для отмѣтки того участка, который пассажиромъ уже проѣханъ. При путешествіи на пароходѣ, соотвѣтствующіе купоны обмѣниваются у штурмана или у мѣстнаго пароходнаго агента на пароходный билетъ. — Оставлять пароходъ съ остановкою на промежуточныхъ пунктахъ по такимъ билетамъ не дозволяется.

Если пассажиръ желаетъ перейти изъ низшаго класса въ высшій, то онъ долженъ взять дополнительный билетъ на тотъ участокъ, по которому онъ желаетъ ѣхать въ вагонѣ высшаго класса.

Пассажиръ обязанъ, по требованію, предъявлять свой билетъ служащимъ желѣзныхъ дорогъ и пароходовъ.

Отдѣльные купоны, предъявляемые пассажиромъ безъ обертки и безъ купоновъ, на остальную часть круговаго путешествія, считаются недѣйствительными. Только служащіе жел. дорогъ и пароходныхъ обществъ имѣютъ право вырывать купоны изъ обертки.

Купоны, которые, по недосмотру, не были вырваны изъ обертки на пройденныхъ уже раньше дистанціяхъ, или которые, вслѣдствіе направленія рейса, не могутъ болѣе быть употребляемы, а также и тѣ, которыми пассажиръ не воспользовался, выбравъ другой способъ путешествія, считаются недѣйствительными и должны быть вынуты желѣзнодорожной прислугой изъ обертки.

Плата за неизрасходованные купоны не возвращается.

Если между вокзаломъ и пароходною пристанью не имѣется правильно устроеннаго желѣзнодорожнаго сообщенія, то пассажиры должны сами заботиться о переѣздѣ своемъ и о перевозкѣ багажа между означенными пунктами.

По каждому билету 25 килограммовъ багажа перевозятся безплатно, за излишекъ сверхъ этого количества взимается плата по общему тарифу.

Отправка багажа, по желанію пассажира, принимается на всѣ, обозначенныя въ купонахъ, или промежуточныя станціи, если только прямая отправка багажа на эти станціи вообще существуетъ.

О предъявленіи своего багажа для осмотра въ таможнѣ на пограничной станціи каждый пассажиръ долженъ заботиться лично.

Въ виду продолжительности времени, потребнаго на составленіе билетовъ, таковые не могутъ быть выдаваемы тотчасъ по заявленіи, а должны быть заказываемы у начальниковъ тѣхъ станцій, гдѣ таковые билеты имѣются, по крайней мѣрѣ за четыре часа до отхода поѣзда или парохода.

При заказѣ, выдается особый бланкъ, который долженъ быть подписанъ заказчикомъ. На станціяхъ сообщаются всѣ необходимыя свѣдѣнія и разъясненія.

Билеты, дѣйствующіе между С.-Петербургомъ и Иматрой, составленные изъ купоновъ, могутъ быть продаваемы на С.-Петербургской станціи, какъ и обыкновенные билеты, по 17 руб. 20 коп. I класса и по 13 руб. 70 коп. II класса. Срокъ годности этихъ билетовъ—14 дневный, считая со дня наложенія на билетъ штемпеля.

Кромѣ перечисленныхъ выше важнѣйшихъ сортовъ льготныхъ билетовъ, на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ допускается льготный проѣздъ по удешевленнымъ цѣнамъ представителямъ извѣстныхъ вѣдомствъ и учрежденій, представителямъ съѣздовъ и конференцій, экспонентамъ на выставкахъ, учащимся и учителямъ, рабочимъ, переселенцамъ, богомольцамъ и многимъ другимъ, причемъ размѣръ пониженія платы достигаетъ иногда до 90% платы по общему тарифу.

IV.

Критическій обзоръ проектированныхъ или уже состоявшихся реформъ пассажирскихъ тарифовъ.

Венгерскій поясной тарифъ.

Наиболѣе радикальная реформа пассажирскихъ тарифовъ произведена 1-го Августа 1889 года на Венгерскихъ Правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Труды Д-ра Энгеля конечно въ значительной степени повліяли на осуществленіе этой реформы; однако введенный въ дѣйствіе на венгерскихъ жел. дорогахъ тарифъ далеко не отвѣчалъ основаніямъ, предложеннымъ Д-ромъ Энгелемъ, который поэтому находитъ, что произведенная реформа есть только начало дальнѣйшихъ тарифныхъ преобразованій.

До установленія новыхъ, ставки дѣйствовавшаго тарифа венгерскихъ желѣзныхъ дорогъ были выше ставокъ германскихъ и австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Сборы отъ перевозки пассажировъ на венгерскихъ дорогахъ значительно ниже австрійскихъ дорогъ, какъ это видно изъ нижеслѣдующей сравнительной таблицы сборовъ на километръ:

На желѣзныхъ дорогахъ:	1883 г.	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.
	гульденовъ					
Венгерскихъ Правительственныхъ. .	1617	1710	1855	1665	1927	1547
Австрійскихъ	3051	2789	2656	2655	2649	2855
Сѣверной Импер. Фердинанда . . .	6698	6555	5515	5034	5093	4818
Южной-Австрійской	4499	4598	4671	4386	3829	3965
Австро-Венгерскихъ Правит. . . .	3553	3922	3428	3373	—	—
Австрійская Линія Государствен. д.	—	—	—	—	3956	3931
Венгерская Линія Государствен. д. .	—	—	—	—	2866	2926
Сѣв. Западн. Австрійской	3426	3358	3285	3224	3340	3443

Что-же касается maximum'а пробѣга пассажировъ на венгерскихъ жел. дорогахъ, то таковой составлялъ:

	въ 1884 г.	въ 1885 г.	въ 1886 г.	въ 1887 г.
вообще	112 клм.	126 клм.	129 клм.	143 клм.
по всѣмъ классамъ вагоновъ . .	63 »	61 »	50 »	66 »

Изъ вышеприведенныхъ цифръ сборовъ усматривается, что таковые Венгерскихъ Правительственныхъ ж. дорогъ были вообще ниже сборовъ австрійскихъ ж. дорогъ, и что 1888 годъ въ этомъ отношеніи оказался особенно неудовлетворительнымъ. При такомъ положеніи дѣла, вопросъ о коренномъ преобразованіи пассажирскаго тарифа для Венгріи являлся дѣломъ далеко не столь рискованнымъ, какъ въ другихъ государствахъ. Чтобы, однако, вполнѣ оцѣнить значеніе предпринятыхъ въ Венгріи преобразованій, необходимо принять въ соображеніе географическія, политическія и экономическія условія этой страны.

Значительные торговые пункты Венгріи находятся на довольно значительномъ другъ отъ друга разстояніи, Будапештъ-же является для нихъ какъ бы центральнымъ пунктомъ; исключеніе представляютъ собою только мѣстности, лежащія къ востоку, которыя, для сообщенія съ Будапештомъ, вообще значенія не имѣютъ.

Разстоянія важнѣйшихъ торгово-промышленныхъ пунктовъ, считая таковыя отъ Будапешта, — слѣдующія:

до Шегедина . . .	190 кил.	до Цакау	274 кил.
„ Пресбурга . . .	213 „	„ Силлейна . . .	283 „
„ Брука	221 „	„ Бацина	291 „
„ Фюнфкирхена .	238 „	„ Темесвара . . .	302 „
„ Гросвардейна .	247 „	„ Рутки	313 „
„ Арада	255 „	„ Землина	347 „
„ Кашау	273 „	„ Аграма	378 „

Министръ Барошъ поставилъ себѣ задачей столицу Будапештъ сдѣлать центромъ всѣхъ жизненныхъ интересовъ страны и пониженіемъ тарифа доставить всѣмъ классамъ населенія одинаковую возможность лично посѣщать торговопромышленные пункты, будь это столица, или какой либо другой городъ, чему прежде пре-

пятствовалъ высокій пассажирскій тарифъ. Пониженіемъ тарифа дается возможность, даже бѣднѣйшему классу населенія, пользоваться услугами желѣзныхъ дорогъ уже не только въ видѣ исключенія, какъ было раньше, но и вообще, по мѣрѣ встрѣчающейся въ томъ надобности.

Внося на обсужденіе Палаты депутатовъ проектъ тарифной реформы, Министръ Барошъ указалъ на необходимость, при установленіи новаго тарифа, принять въ соображеніе слѣдующія мотивы, вызывающіе необходимость предпринимаемаго значительнаго пониженія тарифныхъ ставокъ:

1) облегчить сношеніе всѣхъ классовъ народонаселенія между собою и увеличить самый районъ этихъ сношеній;

2) ослабить значеніе большихъ разстояній, затруднявшихъ, при высокихъ тарифахъ, сообщеніе между отдѣльными провинціями Венгріи;

3) сдѣлать для большинства народонаселенія доступными всякаго рода путешествія, въ особенности же посѣщенія столицы, отстоящей отъ нѣкоторыхъ пограничныхъ пунктовъ на 700 километровъ;

4) дать возможность бѣдному горному населенію сѣверныхъ и западныхъ комитатовъ спускаться въ плодородныя долины рѣкъ Тиссы и Дуная для заработковъ на полевыхъ работахъ, что, въ свою очередь, послужитъ къ удешевленію рабочихъ рукъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ къ улучшенію земледѣлія и, въ результатѣ, къ усиленію вывоза продуктовъ страны;

5) упростить билетную систему чрезъ отмѣну всѣхъ существующихъ сортовъ пассажирскихъ билетовъ, какъ-то: обратныхъ, абонементныхъ, для рабочихъ, ученическихъ и проч.

Министръ Барошъ полагалъ, что, могущее при этомъ произойти, уменьшеніе сборовъ покроется отчасти доходами отъ вызваннаго приведенною мѣрою увеличенія числа путешествующихъ, отчасти же—отъ болѣе удовлетворительной утилизаціи предлагаемыхъ въ поѣздѣ мѣстъ; отъ перехода публики, въ особенности въ скорыхъ поѣздахъ, изъ низшихъ классовъ вагона въ высшіе и, наконецъ, отъ отмѣны права на безплатный провозъ багажа.

Въ бытность мою въ Венгріи, изъ разговоровъ съ лицами, на которыхъ были возложены предварительныя работы по

составленію новаго тарифа, я узналъ, что прежде всего имъ пришлось разрѣшить вопросъ, какую сумму можетъ уплатить за проѣздъ представитель самаго многочисленнаго класса населенія, т. е. пассажиръ III класса, отправляющійся въ столицу или въ другой торговопромышленный пунктъ по своимъ сравнительно незначительнымъ дѣламъ, если торговый пунктъ отстоитъ отъ его мѣста жительства, въ среднемъ, на 250 километровъ и если, для совершенія подобнаго путешествія въ оба конца, ему придется затратить времени не болѣе двухъ дней и одной ночи. При этомъ было обращено особое вниманіе на весьма распространенный въ Венгріи классъ мелкихъ торговцевъ, коммиссіонеровъ и разносчиковъ, которые, какъ посредники въ дѣлѣ купли и продажи, довольствуются весьма незначительными барышами. Предполагалось предоставить этой категоріи торговцевъ полную возможность, во всякое время, безъ особыхъ стѣсненій и за дешевую плату предпринимать поѣздки въ столицу и другіе торговопромышленные пункты и расширять такимъ образомъ районъ своихъ торговыхъ операцій въ окрестностяхъ вышеприведенныхъ мѣстъ. Въ предположеніи, что такіе торговцы для торговой сдѣлки на сумму въ 100 — 200 гульд. готовы совершить поѣздку въ Будапештъ, и что расходы ихъ по дѣлу съ оборотомъ въ 100 гульд. не могутъ превышать 10% валовой стоимости самой сдѣлки, т. е. 10 гульд., что изъ этой суммы должны быть исключены путевыя издержки по крайней мѣрѣ въ 2 гульдена на содержаніе торговца въ теченіи двухъ дней и одной ночи, стоимость проѣзда до столицы и обратно въ III классѣ не могла превышать 8 гульд. или 4 гульд. за одинъ конецъ. Подобный способъ расчета провозной платы примѣнимъ и къ мелкимъ туристамъ, которыхъ также желательно было пріохотить къ посѣщенію столицы, даже и безъ всякихъ коммерческихъ цѣлей.

Опредѣленная такимъ образомъ плата за проѣздъ въ III классѣ, на разстояніи въ 250 километровъ, въ 4 гульдена, въ сравненіи съ существовавшею въ 7,5 гульдена, оказалась ниже на 46%. Когда же, на основаніи статистическихъ данныхъ по пассажирскому движенію, выяснилось, что въ 1887 году изъ общаго числа пассажировъ едва 3% проѣхало на разстояніи

отъ 225 до 300 километровъ, то тѣ же 4 гульдена признано необходимымъ принять за максимальный тарифъ для всѣхъ, въ предѣлахъ государства, разстояній свыше 225 километровъ. Но такъ какъ столица Будапештъ составляла предметъ особыхъ заботъ, для значительныхъ же разстояній, напримѣръ, между пограничными пунктами Кронштадтъ и Фіуме, отстоящими другъ отъ друга на 1200 километровъ, приведенная выше мѣра, являлась въ финансовомъ отношеніи весьма рискованною, то было постановлено Будапештъ и Аграмъ (чрезъ Сиссекъ) сдѣлать тарифораздѣльными пунктами съ тою цѣлью, чтобы, при путешествіяхъ далѣе этихъ пунктовъ, поставить пассажира въ необходимость брать новый билетъ до станціи назначенія.

По установленіи максимальной платы за проѣздъ въ III классѣ обыкновеннаго пассажирскаго поѣзда, на разстояніи свыше 225 километровъ въ размѣрѣ 4 гульденовъ, плата для II класса была образована чрезъ увеличеніе на 50% платы за билетъ III кл., максимальная же плата для I класса, чрезъ увеличеніе той-же платы III класса на 100%, съ надбавкою за проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ 20% всей проѣздной платы. За симъ явилась необходимость опредѣлить, на основаніи той же максимальной платы, также ставки для меньшихъ 225 клм. разстояній.

При строго пропорціональномъ распредѣленіи таковой платы по разстояніямъ, получились бы слѣдующія ставки:

Для разстояній въ	226	километровъ	4,00	гульдена
„ „ „	195	„	3,50	„
„ „ „	170	„	3,00	„
„ „ „	141	„	2,50	„
„ „ „	113	„	2,00	„
„ „ „	85	„	1,50	„
„ „ „	56	„	1,00	„
„ „ „	28	„	0,50	„
„ „ „	14	„	0,25	„
„ „ „	7	„	0,12½	„

Такимъ образомъ получилось бы 10 равномѣрно понижающихся поясныхъ платъ, изъ коихъ послѣдняя соотвѣтствовала-бы минимальному разстоянію въ 8 километровъ прежняго

тарифа, по которому самая низкая за это протяженіе ставка составляла 20 крейцеровъ.

Для достиженія однако болѣе выгодныхъ подраздѣленій въ проѣздной платѣ, эта послѣдняя была установлена не по разстояніямъ, а на оборотъ разстоянія приноровлены къ опредѣленной ставкѣ, вслѣдствіе чего нѣкоторые пояса пришлось вновь подраздѣлить, что̀ дало возможность получить всего 14 поясовъ, изъ коихъ I, XII и XIII заключали въ себѣ по 25 километровъ, а начиная со II и по XI включительно — по 15 километровъ, XIV же поясъ — все остальное въ предѣлахъ государства протяженіе желѣзной дороги. Сверхъ того, для ближняго (сосѣдняго) сообщенія, вмѣсто вышеозначенной минимальной ставки въ 12,5 кр., установлены ставки: въ 10 крейц. за протяженіе до первой и 15 крейцеровъ до второй станціи. Ниже приводятся параллельно двѣ таблицы, изъ коихъ лѣвая опредѣляетъ размѣръ платы, получаемой при пропорціональномъ, согласно вышеизложенному, распредѣленіи максимальной въ 4 гульдена ставки за 226 километровъ; правая же показываетъ предѣлы протяженія каждаго пояса и поясную за все, въ предѣлахъ даннаго пояса, протяженіе плату.

Расчитанная пропорціонально разстояніямъ плата.			Расчитанная по поясамъ плата.		
Гульдены.		Километры.	Пояса.	Разстоянія въ километрахъ.	Плата за поясъ въ гульденахъ.
4,00	при	226	XIV	225 и болѣе	4,00
3,50	„	195	XIII	225—201	3,50
3,00	„	170	XII	200—176	3,00
			XI	175—161	2,75
2,50	„	141	X	160—146	2,50
			IX	145—131	2,25
2,00	„	113	VIII	130—116	2,00
			VII	115—101	1,75
1,50	„	85	VI	100— 86	1,50
			V	85— 71	1,25
1,00	„	56	IV	70— 56	1,00
			III	55— 41	0,75
0,50	„	28	II	40— 26	0,50
0,25	„	14	I	25— 1	0,25

Изъ сопоставленія поясной платы, съ платою пропорціональной протяженію видно, что только въ I поясѣ и въ началѣ II, IV и XIV поясовъ поясная плата отвѣчаетъ покилометричной, въ остальныхъ же поясахъ поясная плата въ сущности вездѣ выше покилометричной, такъ напр., плата въ 1,50 гульд., отвѣчающая протяженію въ 85 километровъ, взимается не за V поясъ, къ которому принадлежитъ это протяженіе, а за VI поясъ; плата въ 2 гульд., отвѣчающая протяженію въ 113 километровъ, взимается не за VII поясъ, въ которомъ находится это протяженіе, а за VIII поясъ и т. д.

По установленіи платы III класса для перваго пояса въ 25 крейцеровъ была опредѣлена затѣмъ и плата для II и I классовъ того-же I пояса, такимъ образомъ, что для II класса взята округленная ставка въ 40 крейцеровъ, а для I класса въ 50 крейцеровъ.

Расчитанныя такимъ образомъ за 25 километровъ ставки I-го пояса примѣнены и къ дальнѣйшимъ поясамъ, со II до XI включительно, хотя протяженія этихъ поясовъ составляютъ уже только 15 километровъ. Для XII и XIII поясовъ, по 25 километ. каждый, а также и для XIV въ I классѣ ставка въ 25 крейцеровъ увеличена въ два, а для II класса въ полтора раза. Такимъ образомъ единичная километрическая ставка пояснаго тарифа представляетъ слѣдующія четыре группы:

			Въ пассаж. п.			Въ скор. п.			
			III	II	I	III	II	I	
1)	I-й поясъ . .	1— 25 кил.	1,00	1,60	2,00	1,20	2,00	2,40	крейц. за кил.
2)	II по XI п. вкл.	26—175 »	1,67	2,67	3,33	2,00	3,33	4,00	» »
3)	XII и XIII поясъ.	176—225 »	2,00	2,00	4,00	2,40	2,40	4,80	» »
4)	XIV поясъ . . .	226 и болѣе »	2,00	2,00	4,00	2,40	2,40	4,80	» »

Изъ этой таблицы видно, сколько въ поясномъ тарифѣ противорѣчій и непослѣдовательности. Такъ напр., при условіи, что единичныя ставки съ переходомъ изъ первой группы

во вторую и третью увеличиваются, существуетъ исключеніе для II класса, за который ставка, при переходѣ изъ второй группы въ третью, уменьшена. Ставки четвертой группы остаются тѣ-же что и третьей группы, безъ всякихъ прибавленій.

Въ этомъ тарифѣ не соблюдено также основное правило о пониженіи ставокъ съ увеличеніемъ разстоянія; такъ какъ въ первыхъ трехъ группахъ тарифъ возрастаетъ по разстояніямъ, а въ четвертой группѣ разстояніе уже не имѣетъ никакого значенія. Вообще, тарифъ этотъ имѣетъ крайне смѣшанный характеръ: для сосѣдняго сообщенія онъ является простымъ постанціоннымъ тарифомъ, для дальняго сообщенія поясннымъ покилометричнымъ; съ XIV же пояса уподобляется одноплатному (Penny-Porto) тарифу.

Въ виду значительности разстоянія между станціями венгерскихъ желѣзныхъ дорогъ, большинство поясовъ заключаетъ въ себѣ только по одной, другіе-же по двѣ и лишь нѣкоторые—по три, но не болѣе трехъ станцій; такъ что, въ этомъ случаѣ являлось полное смѣшеніе постанціоннаго тарифа съ поясннымъ.

Существенный недостатокъ пояснаго тарифа заключается во внезапномъ повышеніи проѣздной платы до оконечныхъ пунктовъ даннаго пояса, каковое обстоятельство и давало уже поводъ къ пересадкамъ, ибо пассажирамъ предоставляется возможность запасаться билетами лишь отъ и до предѣльныхъ станцій пояса. Управленіе венгерскихъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ съумѣло, однако, устранить возможность такихъ переотправокъ чрезъ произвольное и негласное измѣненіе предѣльныхъ пунктовъ поясовъ и перенесеніе границы къ слѣдующей лежащей за предѣломъ извѣстнаго пояса, станціи; пріемъ этотъ легко было скрыть отъ контроля публики, ибо, какъ въ тарифномъ указателѣ, такъ и въ билетахъ обозначены не километрическія протяженія, а лишь станціи, принадлежащія къ извѣстнымъ поясамъ. Были и другія причины, по которымъ станціи не всегда размѣщались по поясамъ въ строго опредѣленномъ порядкѣ; нерѣдко станціи, отнесенныя первоначально къ извѣстному поясу, переносились затѣмъ, или въ предыдущій, или въ

послѣдующій поясъ, такъ напр., станція Раабъ, отстоящая отъ Будапешта на 151 километръ, была отнесена не къ X-му, а къ VIII поясу, а станція Брукъ, находящаяся отъ Будапешта на разстояніи 221 километра,—не къ XIII, а къ XII-му поясу и т. д. Подобныя значительныя исключенія дѣлались въ особенности для окрестностей Будапешта; такъ, для установленія спеціальнаго тарифа на линіи Будапештъ-Рудка, третья, четвертая и пятая станціи были включены во второй поясъ сосѣдняго сообщенія; за симъ, станціи Геделле и Весніо, не смотря на разстояніе въ 35 и 38 километровъ, включены въ I-й поясъ дальняго сообщенія, а ст. Ашадъ при разстояніи въ 52 килом. во второй поясъ того же сообщенія. Такъ какъ при слѣдованіи до ст. Тура, не включенной въ спеціальный тарифъ, а по разстоянію своему въ 60 километровъ подлежащей отнесенію къ IV-му поясу, было-бы замѣтно рѣзкое повышеніе платы на 1,80 гульденовъ, то таковая была причислена къ III поясу, почему лишь съ одинадцатой станціи на разстояніи 68 километровъ начинается уже правильное подраздѣленіе на поясы.

Изъ всего вышеизложеннаго явствуетъ, что въ дѣлѣ венгерской тарифной реформы нѣтъ никакой преобладающей теоріи, не исключая и теоріи Д-ра Энгеля, а лишь извѣстная комбинація мѣстныхъ условій страны.

Отзывы объ осуществленной на такихъ основаніяхъ Министромъ Барошемъ тарифной реформѣ были весьма нелестны. Такъ, реформаторы назвали таковую лишенною всякой системы полумѣрою, спеціалисты—просто удальствомъ, а ле-Руа-Болье непомѣрно смѣлымъ сумасбродствомъ, ведущимъ прямо къ значительнымъ убыткамъ. При всемъ томъ, венгерскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ отношеніи развитія пассажирскаго движенія, на первый взглядъ, удалось достигнуть успѣховъ, превзошедшихъ всякія ожиданія, такъ какъ число пассажировъ возросло до громадныхъ размѣровъ, и въ результатѣ получилось, вмѣсто предполагавшагося уменьшенія, значительное увеличеніе валоваго сбора.

Изъ разсмотрѣнія результатовъ за два года существованія венгерскаго пояснаго тарифа, будетъ видно въ какой степени осуще-

ствились на дѣлѣ предположенія, послужившія основаніемъ для этой реформы. Какъ сказано выше, поясной тарифъ введенъ въ дѣйствіе съ 1 Августа 1889 г., слѣдовательно, результаты этого года, какъ не вполнѣ яснаго, не могутъ служить для сравненія результатовъ этого нововведенія съ результатами предъидущаго 1888 года, почему, по необходимости, приходится сравнивать результаты 1890 года, въ теченіи коего поясной тарифъ вполнѣ примѣнялся, съ результатами 1888 года *).

Количество перевезенныхъ пассажировъ составляло круглымъ числомъ:

	въ 1890 г.	въ 1888 г.	болѣе на
въ сосѣднемъ собщеніи.	11.249.700		
въ дальнемъ сообщеніи.	6.645.800		
Итого. . . .	17.895.500	6.179.100	11.716.400
Число мѣстъ багажа. .	877.400	680.700	196.700

выручено-же съ нихъ:

	въ 1890 году.	въ 1888 году и болѣе на
въ сосѣднемъ сообщ.	1.518.000 гид.	
въ дальнемъ сообщ.	10.962.700 »	
Итого. . .	12.470.700 гид.	9.705.500 гид. 2.774.700 гид.
Съ багажъ выручено	648.600 „	403.100 „ 245.500 „
Всего . . .	13.129.300 гид.	10.108.100 гид. 3.021.200 гид.

Нижеприведенная вѣдомость содержитъ въ себѣ подробное распредѣленіе пассажировъ и сборовъ за 1890 годъ по поясамъ и классамъ вагоновъ какъ въ обыкновенныхъ пассажирскихъ, такъ и скорыхъ поѣздахъ:

*) Всѣ данныя за 1888 и 1890 г.г. получены мною въ бытность мою въ Будапештѣ, осенью 1891 года.

I. Вѣдомость перевезеннымъ пассажирамъ и сборамъ съ нихъ за 1890 годъ.

№ поясовъ.	Число пассажировъ.								Всего пассажировъ.
	Въ скорыхъ поѣздахъ.				Въ обыкновен. пассаж. поѣздахъ.				
	I кл.	II кл.	III кл.	Итого.	I кл.	II кл.	III кл.	Итого.	
	Сосѣднее сообщеніе.								
1	—	—	—	—	25,851	726,713	4.617,848	5.370,412	5.370,412
2	—	—	—	—	31,050	711,696	5.136,576	5.879,313	5.879,313
	Дальнее сообщеніе.								
I	7,799	140,246	102,886	250,931	16,582	146,294	738,660	901,536	1.152,467
II	7,430	74,681	65,372	147,483	23,597	226,040	974,148	1.223,785	1.371,268
III	4,200	37,978	18,549	60,727	17,357	183,046	662,525	862,928	923,655
IV	4,495	31,061	24,087	59,643	11,642	121,070	415,398	548,110	607,753
V	5,075	37,044	12,516	54,635	9,557	97,654	296,330	403,541	458,176
VI	3,164	23,815	13,401	40,380	6,300	65,068	206,680	278,048	318,428
VII	1,568	12,003	6,708	20,279	4,696	51,286	149,839	205,321	225,600
VIII	4,360	27,744	14,912	47,016	5,344	43,962	149,300	198,606	245,622
IX	2,685	12,934	4,214	19,833	4,181	33,008	95,883	133,072	152,905
X	1,706	11,113	4,327	17,146	3,753	30,895	87,879	122,527	139,673
XI	2,532	11,422	5,888	19,842	3,501	25,212	76,565	105,278	125,120
XII	1,450	9,227	3,508	14,185	3,627	28,302	74,497	106,426	120,611
XIII	8,439	44,493	12,564	65,496	8,998	44,252	114,746	167,996	233,492
XIV	16,289	82,492	17,640	116,421	16,115	124,147	313,687	453,949	570,370
Итого.	71,192	556,253	306,572	934,017	192,151	2.658,645	14.110,052	16.960,848	17.894,865

№ поясовъ.	Сборъ со включеніемъ государственнаго налога.								Всего гульденовъ.
	Со скорыхъ поѣздовъ.				Съ обыкновен. пассаж. поѣздовъ.				
	I кл.	II кл.	III кл.	Итого.	I кл.	II кл.	III кл.	Итого.	
	Сосѣднее сообщеніе.								
1	—	—	—	—	7,755,80	109,006,95	461,784,80	578,547,05	578,547,05
2	—	—	—	—	12,420,00	156,573,12	770,486,40	939,479,52	939,479,52

№ поясов.	Сборъ со включеніемъ государственнаго налога.								Всего гульденовъ.
	Со скорыхъ поѣздовъ.				Съ обыкновен. пассаж. поѣздовъ.				
	I кл.	II кл.	III кл.	Итого.	I кл.	II кл.	III кл.	Итого.	
				Дальнее сообщеніе.					
I	4,679,40	70,123,00	30,865,80	105,668,20	8,291,00	58,517,60	184,665,00	251,473,60	357,141,8
II	8,916,00	74,681,00	39,223,20	122,820,20	23,597,00	180,832,00	487,074,00	691,503,00	814,323,2
III	7,560,00	56,967,00	16,694,10	81,131,10	26,035,50	219,655,20	496,893,75	742,584,45	823,715,5
IV	10,788,00	62,122,00	28,904,40	101,814,40	23,284,00	193,712,00	415,397,00	632,393,00	734,207,4
V	15,225,00	92,610,00	18,774,00	126,609,00	23,892,50	195,308,00	370,412,50	589,613,00	716,222,0
VI	11,390,40	71,445,00	24,121,80	106,957,20	18,900,00	156,163,20	310,020,00	485,083,20	592,040,4
VII	6,585,60	42,010,50	14,086,80	62,682,90	16,436,00	143,600,80	262,218,25	422,255,05	484,937,9
VIII	20,928,00	110,976,00	35,788,80	167,692,80	21,376,00	140,678,40	298,600,00	460,654,40	628,347,2
IX	14,499,00	58,203,00	11,377,80	84,079,80	18,814,50	118,828,80	215,736,75	353,380,05	437,459,8
X	10,236,00	55,565,00	12,981,00	78,782,00	18,765,00	123,580,00	219,697,50	362,042,50	440,824,5
XI	16,711,20	62,821,00	19,430,40	98,962,60	19,255,50	110,932,80	210,553,75	340,742,05	439,704,6
XII	10,440,00	55,362,00	12,628,80	78,431,40	21,762,00	135,849,60	223,491,00	381,102,60	459,533,4
XIII	70,887,60	289,204,50	52,768,80	412,810,60	62,986,00	234,535,60	401,611,00	699,132,60	1.111,943,2
XIV	156,374,40	577,444,00	84,672,00	818,490,40	128,920,00	720,052,60	1.254,752,00	2.103,724,60	2.922,215,0
Итого.	365,171,00	1.679,533,90	402,227,70	2.446,932,60	452,490,80	2.997,826,67	6 583,393,70	10.033,710,67	12.480,643,2

При разсмотрѣніи приведенныхъ данныхъ особенно поражаетъ число пассажировъ, увеличившееся въ сравненіи съ 1888 годомъ, почти на 290%. Цифра эта, однако, обозначаетъ не дѣйствительное количество перевезенныхъ пассажировъ, а только число проданныхъ билетовъ, почему, строго говоря, нельзя дѣлать на основаніи этихъ статистическихъ данныхъ какихъ либо выводовъ, такъ какъ, со введеніемъ пояснаго тарифа, во 1-хъ, упразднены билеты съ обратнымъ путемъ, установленные спеціально для сосѣдняго сообщенія и представлявшіе собою каждый въ отдѣльности всего лишь одинъ билетъ эдмонсоновской системы для проѣзда въ оба конца; во 2-хъ, для проѣзда

далѣе Будапешта и Аграма, черезъ Сиссекъ, каждый пассажиръ въ названныхъ двухъ пунктахъ долженъ брать новый билетъ до мѣста назначенія и наконецъ, въ 3-хъ, для проѣзда въ скорыхъ поѣздахъ установлены отдѣльные дополнительные билеты въ видѣ приложенія къ обыкновеннымъ пассажирскимъ билетамъ. Поэтому, невозможность сравненія новыхъ статистическихъ данныхъ съ данными прежнихъ лѣтъ вполнѣ очевидна.

По имѣющимся отъ Управленія венгерскихъ желѣзныхъ дорогъ свѣдѣніямъ, пониженіе пассажирскихъ платъ по новому поясному тарифу, въ отношеніи къ прежнимъ, въ среднемъ составляетъ:

въ скорыхъ поѣздахъ для	I	класса	33%
„ „ „	II	„	24%
„ „ „	III	„	33%
въ пассажирскихъ поѣздахъ для	I	„	38%
„ „ „	II	„	32%
„ „ „	III	„	37%

Въ общемъ тарифъ пониженъ приблизительно на 33%, между тѣмъ уменьшеніе сборовъ съ каждаго пассажира достигло 55% (въ 1890 году сборъ 0,70 крейц. противъ 1,57 крейц. 1888 года).

Если это процентное отношеніе (55 : 33) примѣнить къ цифрамъ проданныхъ билетовъ и къ числу дѣйствительно перевезенныхъ пассажировъ, то окажется, что по 17.895,000 проданныхъ въ 1890 году билетовъ проѣхало лишь 12.262,000 пассажира. По недостаточности, однако, имѣющихся статистическихъ данныхъ, я вынужденъ и впредь, при сравненіи результатовъ 1888 и 1890 г.г., принимать число проданныхъ билетовъ за число дѣйствительно перевезенныхъ пассажировъ.

Изъ числа 17.895,000 пассажировъ (сказать лучше проданныхъ билетовъ) на обыкновенные пассажирскіе поѣзда пришлось 16.961,400 или 95% и на скорые поѣзда 934,100 или около 5%. Подробное распредѣленіе ихъ по поясамъ усматривается изъ нижеприведенныхъ двухъ вѣдомостей II и III:

II Вѣдомость пассажирамъ, перевезеннымъ въ обыкновенныхъ поѣздахъ.

Въ поясахъ.	1890 г.				1888 г.				Въ 1890 году болѣе			
	I кл.	II кл.	III кл.	Итого.	I кл.	II кл	III кл.	Итого	I кл.	II кл.	III кл.	
I	73,500	1.584,700	10.493,100	12.151,300	11,000	350,200	1.560,300	1.921,500	62,500	1.234,500	8.932,800	10
II	23,600	226,000	974,100	1.223,700	11,600	238,800	938,800	1.189,200	12,000	— 12,800	35,300	
III	17,400	183,000	662,600	863,000	9,900	191,800	613,900	815,600	7,500	— 8,800	48,700	
IV	11,600	121,100	415,400	548,100	8,900	59,100	347,500	415,500	2,700	62,000	67,900	
V	9,600	97,700	296,300	403,600	6,500	47,600	239,500	293,600	3,100	50,100	56,800	
VI	6,300	65,100	206,700	278,100	6,200	44,000	165,700	215,900	100	21,100	41,000	
VII	4,700	51,300	149,800	205,800	4,500	37,600	124,200	166,300	200	13,700	25,600	
VIII	5,300	44,000	149,300	198,600	5,200	34,200	104,800	144,200	100	9,800	44,500	
IX	4,200	33,000	95,900	133,100	2,700	23,600	85,900	112,200	1,500	9,400	10,000	
X	3,800	30,900	87,900	122,600	2,700	20,800	76,200	99,700	1,100	10,100	11,700	
XI	3,500	25,200	76,600	105,300	3,500	17,100	61 800	82,400	—	8,100	14 800	
XII	3,600	28,300	74 500	106,400	3,500	16 400	60,500	80,400	100	11,900	14,000	
XIII	9,000	44,200	114,700	167,900	5,800	23,900	74,100	103,800	3,200	20,300	40,600	
XIV	16,100	124,100	313,700	453,900	15,700	31,500	89,000	136,200	400	92,600	224,700	
Всего	192,200	2.658,600	14.110,600	16.961,400	97,700	1.136,600	4.542,200	5.776,500	94,500	1.522,000	9.568,400	11.1

Изъ вѣдомости II усматривается, что изъ числа 16.961,400 пассажировъ обыкновенныхъ поѣздовъ, проѣхало:

	На разстояніи.	1890 г.	% отношеніе къ общему числу пасс.	1888 г.	% отношеніе къ общему числу пасс.	Болѣе въ 1890 г.	На %
Въ сосѣднемъ сообщеніи и въ I поясѣ . . .	25	12.151,300	71,64	1.921,500	33,26	10.229,800	532,39
Въ дальнемъ сообщеніи, начиная съ II и III пояса . . .	55	2.086,700	12,30	2.004,800	34,70	81,900	4,09
IV, V и VI поясъ . . .	100	1.229,800	7,25	925,000	16,01	304,800	32,95
VII »	115	205,800	1,21	166,300	2,88	39,500	23,75
VIII » . . .	130	198,600	1,17	144,200	2,49	54,400	37,72
IX, X, XI и XII » . . .	200	467,400	2,76	374,700	6,50	92,700	24,74
XIII » . . .	225	167,900	0,99	103,800	1,78	64,100	61,75
XIV » . . .	226 и болѣе	453,900	2,68	136,200	2,36	317,700	233,26
	—	16.961,400	100	5.776,500	100	11.184,900	—

Изъ сравненія цифръ, соотвѣтствующихъ указаннымъ выше поясамъ, истекаетъ, что бо́льшая часть пассажировъ, а именно 71,6% перевезена въ предѣлахъ сосѣдняго сообщенія на разстояніи до 25 километровъ, что́, вмѣстѣ съ числомъ пассажировъ II и III поясовъ, т. е. съ пассажирами, прослѣдовавшими на разстояніи 55 километровъ включительно, составитъ всего 83,9%. Если же прибавить къ этому количеству число пассажировъ IV, V и VI поясовъ, то окажется, что 91,2% всѣхъ пассажировъ прослѣдовало на разстояніяхъ не свыше 100 килом. Слѣдовательно, наибольшее увеличеніе числа пассажировъ приходится на сосѣднее сообщеніе, а затѣмъ уже на дальнее сообщеніе, т. е. на XIII поясъ, со станціею Брукъ—по направленію къ Вѣнѣ, и на XIV поясъ — съ Будапештомъ и станціями за Будапештомъ лежащими.—Слабое пассажирское движеніе на II и III поясахъ побудило Управленіе Венгерскихъ Правительственныхъ жел. дорогъ всѣ станціи этихъ поясовъ причислить къ сосѣднему сообщенію, а ст. Раабъ, служащую пунктомъ сообщенія съ Эденбургомъ, перенести изъ IX въ VIII поясъ.

III. Вѣдомость пассажирамъ, перевезеннымъ въ скорыхъ поѣздахъ.

Въ поясахъ.	1890 г.				1888 г.				Въ 1890 году болѣе.			
	I кл.	II кл.	III кл.	Итого.	I кл.	II кл.	III кл.	Итого.	I кл.	II кл.	III кл.	Итого.
I	7,800	140,200	102,900	250,900	1,800	53,300	24,800	79,900	6,000	86,900	78,100	171,000
II	7,400	74,700	65,400	147,500	3,100	32,200	27,400	62,700	4,300	42,500	38,000	84,800
III	4,200	38,000	18,500	60,700	1,200	18,400	22,600	42,200	3,000	19,600	— 4,100	18,500
IV	4,500	31,100	24,100	59,700	1,400	18,800	19,800	40,000	3,100	12,300	4,300	19,700
V	5,100	37,100	12,500	54,700	1,200	15,800	13,300	30,300	3,900	21,300	— 800	24,400
VI	3,200	23,800	13,400	40,400	1,900	13,200	16,100	31,200	1,300	10,600	— 2,700	9,200
VII	1,600	12,000	6,700	20,300	1,000	6,200	5,600	12,800	600	5,800	1,100	7,500
VIII	4,400	27,700	14,900	47,000	1,600	10,400	4,900	16,900	2,800	17,300	10,000	30,100
IX	2,700	12,900	4,200	19,800	900	4,600	4,200	9,700	1,800	8,300	—	10,100
X	1,700	11,100	4,300	17,100	1,000	5,100	3,800	9,900	700	6,000	500	7,200
XI	2,500	11,400	5,900	19,800	1,000	7,000	3,800	11,800	1,500	4,400	2,100	8,000
XII	1,500	9,200	3,500	14,200	700	6,000	4,100	10,800	800	3,200	— 600	3,400
XIII	8,400	44,500	12,600	65,500	1,600	10,600	4,800	17,000	6,800	33,900	7,800	48,500
XIV	16,200	82,600	17,700	116,500	2,500	16,900	8,000	27,400	13,700	65,700	9,700	89,100
Итого	71,200	556,300	306,600	934,100	20,900	218,500	163,200	402,600	50,300	337,800	143,400	531,500

Вышеприведенная вѣдомость III показываетъ, что изъ числа 934,100 пассажировъ въ 1890 году проѣхало въ скорыхъ поѣздахъ:

Въ предѣлахъ поясовъ.	Километры.	1890 г.	% отношеніе къ общему числу пасс.	1888 г.	% отношеніе къ общему числу пасс.	Болѣе. въ 1890 г.	%
I	25	250,900	26,86	79,900	19,85	171,000	214,02
II и III	55	208,200	22,29	104,900	26,06	103,300	98,47
IV, V и VI	100	154,800	16,57	101,500	25,21	53,300	52,51
VII	115	20,300	2,18	12,800	3,18	7,500	58,59
VIII	130	47,000	5,03	16,900	4,20	30,100	178,10
IX, X, XI и XII	200	70,900	7,59	42,200	10,48	28,700	68,00
XIII	225	65,500	7,01	17,000	4,22	48,500	285,29
XIV	226 и болѣе	116,500	12,47	27,400	6,80	89,100	325,18
	—	934,100	100	402,600	100	531,500	—

Цифровыя данныя этой вѣдомости показываютъ, что при сравненіи числа пассажировъ, прослѣдовавшихъ въ обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздахъ (см. вѣд. II) съ числомъ пассажировъ скорыхъ поѣздовъ, самое большое увеличеніе приходится на I поясъ и что процентное отношеніе къ общему числу пассажировъ вообще въ поясахъ со II до XIV включительно — въ скорыхъ поѣздахъ выгоднѣе чѣмъ въ обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздахъ, хотя процентное отношеніе въ скорыхъ поѣздахъ въ сравненіи 1888 г. съ 1890 г., въ поясахъ со II до VII и съ IX до XII и было въ пользу 1888 года. Наибольшее увеличеніе какъ въ обыкновенныхъ пассажирскихъ, такъ и въ скорыхъ поѣздахъ замѣчается въ VIII, XIII и XIV поясахъ; причемъ процентное отношеніе числа пассажировъ скорыхъ поѣздовъ къ общему числу пассажировъ этихъ поясовъ значительно

превышаетъ таковое же процентное отношеніе числа пассажировъ обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ. Максимальное количество пассажировъ, проѣхавшихъ на разстояніи до 100 километровъ включительно въ скорыхъ поѣздахъ составляетъ всего лишь 65%.

Число пассажировъ III класса въ 163,200 человѣкъ показано въ вѣдомости III за полный 1888 годъ, а въ 1890 году цифрою 306,600 выражается только количество пассажировъ, прослѣдовавшихъ по 31 Мая этого года, слѣдовательно число пассажировъ, перевезенныхъ за пять мѣсяцевъ 1890 года, превысило число ихъ за весь 1888 годъ на 133,400 человѣкъ, изъ коихъ 116,100 приходится на I и II пояса, т. е. на протяженіе до 55 километровъ.

Со дня введенія въ дѣйствіе пояснаго тарифа, т. е. съ 1-го Августа 1889 года по 1 Іюня 1890 г., число пассажировъ III класса скорыхъ поѣздовъ за цѣлый годъ, въ сравненіи съ числомъ пассажировъ, перевезенныхъ съ 1-го Августа 1889 года по 1 Августа 1890 года, въ предѣлахъ I и II поясовъ, увеличилось на 78,400 человѣкъ. Не смотря на такіе неожиданные блестящіе результаты на этомъ незначительномъ протяженіи и хотя за тотъ же періодъ времени въ XII и XIV поясахъ число пассажировъ III класса возросло до 247,800 человѣкъ, при всемъ томъ Управленіе Венгерскихъ Правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ было вынуждено отмѣнить съ 1 Іюня 1890 г. III классъ въ скорыхъ поѣздахъ по той причинѣ, что вслѣдствіе незначительной за проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ надбавки, составляющей всего лишь 20% противъ платы обыкновенныхъ поѣздовъ, явилось чрезмѣрное переполненіе скорыхъ поѣздовъ преимущественно пассажирами III класса. Обстоятельство это, само собою разумѣется, значительно обремененяетъ скорые поѣзда, и препятствуетъ регулярному ихъ движенію.

Утверждаютъ, что отмѣна въ скорыхъ поѣздахъ III класса не вызоветъ ропота со стороны публики такъ какъ плата втораго класса новаго тарифа всетаки ниже прежней платы III класса.

Какъ велика однако разница платъ, видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Километры.	Прежній тарифъ.	Новый тарифъ.		Новый тарифъ.	
	III классъ.	III классъ.		II классъ.	
	гульдены.		гульдены.		гульдены.
до 25	0,75	0,25+20%	0,30	0,40+20%	0,48
50	1,50	0,75+20%	0,90	1,20+20%	1,44
100	3,00	1,50+20%	1,80	1,80+20%	2,16
200	6,00	3,00+20%	3,60	4,80+20%	5,76

Изъ чего можно заключить, что если вышеприведенное замѣчаніе и справедливо, то только по отношенію къ I поясу; въ отношеніи послѣдующихъ поясовъ оно является прямо натяжкою въ виду крайне незначительной разницы между платой новаго тарифа II класса и платой III класса прежняго тарифа. Изъ сопоставленія однако платы II класса новаго тарифа съ платою упраздненнаго III класса того же новаго тарифа получается значительная разница въ ущербъ пассажировъ, вынужденныхъ, съ отмѣною въ скорыхъ поѣздахъ III класса, переплачивать до 60% платы того класса.

Сверхъ того, пользованіе скорыми поѣздами сдѣлалось на короткихъ протяженіяхъ безусловно невозможнымъ, такъ какъ число остановочныхъ пунктовъ сокращено, и скорые поѣзда въ главныхъ направленіяхъ отъ и до Будапешта останавливаются на станціяхъ, отстоящихъ отъ Будапешта на разстояніяхъ отъ 50—80 километровъ, такъ напр.:

Будапештъ—Кунъ (въ направленіи къ Бѣлграду) 53 километра.
„ Гатванъ (въ направленіи къ Берлину) 69 километровъ.
„ Кашау 69 километровъ.
„ Уйшасъ (въ направленіи къ Бухаресту) 76 километровъ.
„ Зарбоградъ (въ направленіи къ Фіуме) 78 километровъ.

Причемъ курьерскій поѣздъ между Будапештомъ и Вѣной останавливается только на станціи Нейшени, пробѣгая разстояніе отъ Будапешта въ 150 километровъ безостановочно.

Съ отмѣною права на безплатный провозъ багажа уменьшилось и число багажныхъ мѣстъ: въ 1888 году на 100 пассажировъ приходилось 112 багажныхъ мѣстъ, а въ 1890 же году, число таковыхъ понизилось до 49. Даже и изъ отношенія числа проданныхъ билетовъ къ числу дѣйствительно прослѣдовавшихъ пассажировъ (17.895,000 къ 12.262,000) оказывается, что на каждые 100 проданныхъ билетовъ было предъявлено къ перевозкѣ всего по 72 багажныхъ мѣста. Въ виду этого, не подлежитъ сомнѣнію, что значительное сокращеніе числа предъявляемаго къ перевозкѣ багажа является простымъ послѣдствіемъ отмѣны права на безплатный провозъ таковаго.

Переходя засимъ къ **финансовымъ результатамъ**, привожу вѣдомость IV, показывающую общій сборъ съ пассажирскаго движенія по роду поѣздовъ и по классамъ вагоновъ.

IV. Вѣдомость сборамъ

съ пассажирскаго движенія за 1890 и 1888 г.

Родъ поѣздовъ.	Классъ вагоновъ.	Выручено въ гульденахъ.			%	%	Выручено въ крейцерахъ			
							съ пассажира		съ пассаж.км.	
		1890 г.	1888 г.	въ сравненіи съ 1888 г.	1890 г.	1888 г.	1890 г.	1888 г.	1890 г.	1888 г.
Въ скорыхъ поѣздахъ.	I	365,200	121,700	+ 243,500	15,0	11,3	513	582	3,45	5,37
	II	1.679,500	677,800	+ 1.001,700	68,6	62,9	302	310	2,72	3,73
	III	402,300	278,000	+ 124,300	16,4	25,8	131	170	1,79	2,59
	Итого.	2.447,000	1.077,500	+ 1.369,500	100	100	262	268	2,58	3,46
Въ пассажирскихъ поѣздахъ.	I	452,500	559,600	+ 107,100	4,5	6,5	235	573	3,09	4,87
	II	2.997,800	2.264,360	+ 733,500	29,9	26,2	113	199	2,23	3,21
	III	6.583,400	5.803,600	+ 779,800	65,6	67,3	47	128	1,34	2,29
	Итого.	10.033,700	8.627,500	+ 1.406,200	100	100	59	149	1,57	2,57
Во всѣхъ поѣздахъ.	I	817,700	681,300	+ 136,400	6,5	7,0	310	574	3,24	4,95
	II	4.677,300	2.942,100	+ 1.735,200	37,5	30,3	145	218	2,39	3,32
	III	6.985,700	6.081,600	+ 904,100	56,0	62,7	48	129	1,36	2,30
	Итого.	12.480,700	9.705,000	+ 2.775,700	100	100	70	157	1,70	2,64

Изъ этой вѣдомости усматривается, что сборы увеличились почти равномѣрно какъ въ обыкновенныхъ пассажирскихъ, такъ и въ скорыхъ поѣздахъ.

Для болѣе нагляднаго и подробнаго разъясненія вопроса о сборахъ съ пассажировъ въ обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздахъ ниже приводятся двѣ вѣдомости V и VI. Въ первой изъ нихъ показано распредѣленіе числа пассажировъ и сборовъ съ нихъ по классамъ вагоновъ въ сосѣднемъ и дальнемъ сообщеніяхъ, а во второй—распредѣленіе сборовъ по классамъ вагоновъ и по поясамъ.

V. Вѣдомость движенія пассажировъ и сборовъ съ нихъ, распредѣленныхъ по сосѣднему и дальнему сообщеніямъ, въ обыкновенныхъ поѣздахъ.

Родъ сообщеній.	Классъ вагоновъ.	Число перевезенныхъ пассажировъ.				%	%	Сборы съ пасс. въ гульденахъ.				%	%
		1890	1888	Въ сравненіи съ 1888		1890	1888	1890	1888	Въ сравненіи съ 1888		1890	1888
Въ сосѣднемъ сообщеніи.	I	73,500	11,000	+	62,500	0,6	0,6	28,500	8,400	+	20,100	1,6	1,3
	II	1.584,700	350,200	+	1.234,500	13,0	18,3	324,100	196,200	+	127,900	18,3	26,1
	III	10.493,100	1.560,300	+	8.932,800	86,4	81,1	1.416,900	468,700	+	948,200	80,1	69,6
	Итого.	12.151,300	1.921,500	+	10.229,800	100	100	1.769,500	673,300	+	1.096,200	100	100
Въ дальнемъ сообщеніи.	I	118,700	86,700	+	32,000	2,5	2,2	424,000	551,200	—	127,200	5,1	6,9
	II	1.073,900	786,400	+	287,500	22,3	20,4	2.673,700	2.068,100	+	605,600	32,4	26,0
	III	3.617,500	2.981,900	+	635,600	75,2	77,4	5.166,500	5.334,900	—	168,400	62,5	67,1
	Итого.	4.810,100	3.855,000	+	955,100	100	100	8.264,200	7.954,200	+	310,000	100	100
Вообще.	I	192,200	97,700	+	94,500	1,1	1,7	452,500	559,600	—	107,100	4,5	6,5
	II	2.658,600	1.136,600	+	1.522,000	15,7	19,7	2.997,800	2.264,300	+	733,500	29,9	26,2
	III	14.110,600	4.542,200	+	9.568,400	83,2	78,6	6.583,400	5.803,600	+	779,800	65,6	67,3
	Итого.	16.961,400	5.776,500	+	11.184,900	100	100	10.033,700	8.627,500	+	1.406,200	100	100

VI. Вѣдомость сборамъ за 1890 и 1888 г. по поясамъ, съ пассажировъ, перевезенныхъ въ обыкновенныхъ поѣздахъ.

Поясн.	1890				1888				Въ сравненіи съ 1888			
	I класса.	II класса.	III класса.	Итого.	I класса.	II класса.	III класса.	Итого.	I кл.	II кл.	III кл.	И
I	28,500	324,100	1.416,900	1.769,500	8,400	196,200	468,700	673,300	+ 20,100	+ 127,900	+ 948,200	1.09
II	23,600	180,800	487,100	691,500	20,300	267,000	704,600	991,900	+ 3,300	— 86,200	— 217,500	3(
III	26,000	219,700	496,900	742,600	26,700	334 800	628,100	989,600	— 700	— 115,100	— 131,200	2
IV	23,300	193,700	415,400	632,400	28,500	132,400	484,500	645,400	— 5,200	+ 61,300	— 69,100	
V	23,900	195,300	370,400	589,600	25,500	136,600	448,800	610,900	— 1,600	+ 58,700	— 78,400	
VI	18,900	156,200	310,000	485,100	27,900	124,400	365,300	517,600	— 9,000	+ 31,800	— 55,300	
VII	16,400	143,600	262,200	422,200	24,600	118,900	302,900	446,400	— 8,200	+ 24,700	— 40,700	
VIII	21,400	140,700	298,600	460,700	28,100	113,800	317,800	459,700	— 6,700	+ 26,900	— 19,200	
IX	18,800	118,800	215,700	353,300	19,300	96,100	261,400	376,800	— 500	+ 22,700	— 45,700	
X	18,800	123,600	219,700	362,100	20,700	95,600	267,500	383,800	— 1,900	+ 28,000	— 47,800	
XI	19,200	110,900	210,600	340,700	31,400	85,400	259,500	376,300	— 12,200	+ 25,500	— 48,900	
XII	21,800	135,800	223,500	381,100	35,400	105,300	313,000	453,700	— 13,600	+ 30,500	— 89,500	
XIII	63,000	234,500	401,600	699,100	61,000	170,600	395,300	626,900	+ 2,000	+ 63,900	+ 6,300	
XIV	128,900	720,100	1.254,800	2.103,800	201,800	287,200	586,200	1.075,200	— 72,900	+ 432,900	+ 668,600	1.02
Итого.	452,500	2.997,800	6.583,400	10.033,700	559,600	2.264,300	5.803,600	8.627,500	— 107,100	+ 733,500	+ 779,800	1.40

Изъ вышеприведенныхъ трехъ вѣдомостей усматривается, что существенное увеличеніе сборовъ въ 1.096,200 гульденовъ приходится исключительно на сосѣднее сообщеніе и на I-й поясъ, т. е. на протяженіи до 25 километровъ. Далѣе, начиная со II и до VII пояса включительно, сборы сократились; въ VIII-мъ поясѣ, гдѣ находится узловая станція Раабъ, наблюдается незначительное повышеніе въ 1000 гульденовъ. За симъ, въ XIII поясѣ, въ направленіи на Вѣну и въ XIV поясѣ въ направленіи на Будапештъ и далѣе, сборы повысились на 72,200 и на 1.028,600 гульденовъ. Такимъ образомъ и въ дальнемъ сообщеніи вообще, сборы повысились на 310,000 гульденовъ. Выводъ изъ суммъ сборовъ по классамъ вагоновъ показываетъ, что изъ общей суммы перевыручки за 1890 г. въ

1.096,200 гульд. въ сосѣднемъ сообщеніи и I поясѣ наибольшая часть перевыручки, 948,200 гульденовъ или 86%, приходится на III классъ, въ то время какъ сборы по II-му классу повысились только на 12%, а по I-му классу всего на 2%. Въ дальнемъ-же сообщеніи увеличеніе сборовъ въ 605,600 гульд. падаетъ только на II классъ, сборы же I-го класса сократились на 127,200 гульденовъ, а III-го на 168,400 гульденовъ.

Средній выводъ изъ общихъ цифръ сборовъ (см. вѣд. IV) указываетъ на сокращеніе сборовъ съ пассажира, а именно: со 149 на 59 крейцеровъ, и съ 2,57 на 1,57 крейцеровъ и пассажиро-километра.

Что-же касается сборовъ въ скорыхъ поѣздахъ, то ниже приведена вѣдомость VII, въ коей сборы показаны по поясамъ и по классамъ вагоновъ.

VII. Вѣдомость сборамъ за 1890 и 1888 г.г., по поясамъ, съ пассажировъ перевезенныхъ въ скорыхъ поѣз

Поясн.	1890 г.				1888 г.				Въ сравненіи съ 1888 г.			
	I класса.	II класса.	III класса.	Итого.	I класса.	II класса.	III класса.	Итого.	I кл.	II кл.	III кл.	II
I	4,700	70,100	30,900	105,700	1,400	31,900	8,600	41,900	+ 3,300	+ 38,200	+ 22,300	(
II	8,900	74,700	39,200	122,800	4,900	37,400	18,200	60,500	+ 4,000	+ 37,300	+ 21,000	(
III	7,600	57,000	16,700	81,300	2,900	30,600	25,800	59,300	+ 4,700	+ 26,400	— 9,100	2
IV	10,800	62,100	28,900	101,800	4,400	42,600	25,700	72,700	+ 6,400	+ 19,500	+ 3,200	3
V	15,200	92,600	18,800	126,600	4,600	43,700	21,000	69,300	+ 10,600	+ 48,900	— 2,200	1
VI	11,400	71,400	24,100	106,900	8,900	43,100	30,900	82,900	+ 2,500	+ 28,300	— 6,800	1
VII	6,600	42,000	14,100	62,700	6,000	23,300	13,500	42,800	+ 600	+ 18,700	+ 600	
VIII	20,900	111,000	35,800	167,700	9,800	44 500	12,500	66,800	+ 11,100	+ 66,500	+ 23,300	1
IX	14,500	58,200	11,400	84,100	5,600	21,400	12,100	39,100	+ 8,900	+ 36,800	— 700	
X	10,200	55,600	13,000	78,800	7,400	26,400	12,500	46,300	+ 2,800	+ 29,200	+ 500	
XI	16,700	62,800	19,400	98,900	8,300	44,000	13,700	66,000	+ 8,400	+ 18,800	+ 5,700	
XII	10,400	55,400	12,600	78,400	6,200	40,300	15,300	61,800	+ 4,200	+ 15,100	— 2,700	
XIII	70,900	289,200	52,800	412,900	16,900	85,800	22,200	124,900	+ 54,000	+ 203,400	+ 30,600	2
XIV	156,400	577,400	84,600	818,400	34,400	162,800	46,000	243,200	+ 122,000	+ 414,600	+ 38,600	5
Итого	365,200	1.679,500	402,300	2.447,000	121,700	677,800	278,000	1.077,500	+ 243,500	1.001,700	+ 124,300	1,3

Для сравненія цифръ сборовъ съ пассажировъ III класса за 1890 г. приведены результаты не полнаго года, а лишь за время съ 1 Января по 1 Іюня, тогда какъ результаты за 1888 г. показаны за цѣлый годъ. Упраздненіе вагоновъ III класса въ скорыхъ поѣздахъ естественно вызвало увеличеніе сборовъ съ пассажировъ II класса, выразившееся, въ сравненіи съ 1888 годомъ, цифрою въ 1.001,700 гульденовъ, или въ 73% общаго увеличенія сборовъ.

Результаты сборовъ за пассажировъ II класса, показанные въ этой вѣдомости, по отношенію къ поясамъ нижеслѣдующіе:

	На	I, II и III	пояс	при	максимальн.	протяженіи	въ 55	клм.	приходится 101.900 гл.
	»	IV V и VI	»	»	»	»	100	»	» 96.700 »
	»	VII	»	»	»	»	115	»	» 18.700 »
Раабъ	»	VIII	»	»	»	»	130	»	» 66.500 »
	»	IX, X, XI и XII	»	»	»	»	200	»	» 99.900 »
Вѣна	»	XIII	»	»	»	»	225	»	» 203.400 »
Градецъ и далѣе	»	XIV	»	»	»	»	свыше 225	»	» 414.600 »
									Итого . . . 1.001.700 гл.

Увеличеніе сборовъ съ пассажировъ I класса, составляющее всего 243,500 гульденовъ или 18% общей цифры, приходится на XIII и XIV пояса, гдѣ таковые повысились на 176,000 гульденовъ или на 73%, тогда какъ сборы по прочимъ поясамъ повысились всего лишь 67,500 гульденовъ, или на 27%.

Средній выводъ изъ этихъ сборовъ (см. вѣд. IV) указываетъ на то, что сборы съ пассажира понизились съ 2,68 гульд. на 2,62 гульд., а съ пассажиро-километра съ 3,46 крейц. на 2,58 крейц. въ сравненіи съ таковыми же сборами за 1888 годъ.

Если же взять общую цифру увеличенія сборовъ съ пассажировъ всѣхъ поѣздовъ, составляющую 2.775,700 гульденовъ, то изъ этой суммы сборовъ на долю II класса придется 1.735,200, или 62%, на долю III класса 904,100 или 33%, а на долю I класса всего 136,400 или 5%.

Средняя цифра сборовъ съ пассажировъ всѣхъ родовъ поѣздовъ указываетъ на уменьшеніе сборовъ, противъ 1888 года, съ 1,57 гульд. на 70 крейцеровъ съ каждаго пассажира и съ 2,64 на 1,70 крейцеровъ съ пассажиро-километра.

Нижеприведенная таблица наглядно представляетъ общую картину результатовъ пассажирскаго движенія за 1888 и 1890 годы:

ПОЯСЫ.	Максимальное разстояніе.	Перевезено пассажировъ.				Сборы съ нихъ.			
		1890 г.		1888 г.		1890 г.		1888 г.	
		Число.	%	Число.	%	Гульд.	%	Гульд.	%
	клм.								
Сосѣдн. сообщ. и I	25	12.402,200	69,22	2.001,400	32,36	1.875,200	15,02	715,200	7,37
II и III	55	2.294,900	12,83	2.109,700	34,14	1.638,200	13,13	2.101,300	21,66
IV, V и VI	100	1.384,600	7,74	1.026,500	16,61	2.042,400	17,18	1.998,800	20,59
VII	115	226,100	1,27	179,100	2,87	484,900	3,88	489,200	5,04
VIII	130	245,600	1,37	116,100	2,67	628,400	5,04	526,500	5,43
IX, X, XI и XII	200	538,300	3,08	416,900	6,75	1.777,400	14,24	1.803,800	18,58
XIII	225	233,400	1,31	120,800	1,95	1.112,000	8,56	751,800	7,74
XIV	свыше 225	570,400	3,18	163,600	2,65	2.922,200	23,01	1.318,400	13,59
Итого . . .	—	17.895,500	100	6.179,100	100	12 480,700	100	9.705,000	100

Данныя этой таблицы указываютъ на важность значенія сосѣдняго сообщенія и перваго пояса, въ каковомъ сообщеніи число перевезенныхъ въ 1890 г. пассажировъ составило 69,22% общаго числа пассажировъ противъ 32,36% 1888 года, сборовъ же за 1890 годъ—15,02% противъ 7,37% сборовъ за 1888 годъ. При разсмотрѣніи результатовъ другихъ поясовъ оказывается, что въ предѣлахъ поясовъ

со II по VI включительно т. е. на протяженіи до 100 клм.

	перевезено пассажировъ:	что составитъ % общаго числа пассажировъ:	выручено съ нихъ гульд.	что составитъ % общей выручки отъ перевозки пассажировъ:
въ 1890 г.	3.679,500	20,57	3.680,600	30,31
» 1888 г.	3.136,200	50,75	4.100,100	42,25

Хотя въ 1890 г. число пассажировъ и увеличилось на 543,300 человѣкъ, при всемъ томъ процентное отношеніе общихъ

цифръ какъ перевезенныхъ пассажировъ, такъ и сборовъ съ нихъ понизилось, давъ уменьшеніе сборовъ на 419,500 гульденовъ. Съ VII по XII поясъ включительно, т. е. на протяженіи отъ 101 до 200 кил.

	перевезено пассажировъ:	что составитъ % общаго числа пассажировъ:	выручено съ нихъ гульд.	что составитъ % общей выручки отъ перевозки пассажировъ:
въ 1890 г.	1.010,000	5,72	2.890,700	23,10
» 1888 г.	757,100	12,29	2.819,500	29,05

Такъ что, не взирая на увеличеніе числа пассажировъ на 252,900 человѣкъ и сборовъ на 71,200 гульд., процентное отношеніе ихъ къ общей цифрѣ движенія, а равно и процентное отношеніе сборовъ обнаруживаютъ сокращеніе.

Изъ сравненія общихъ цифръ результатовъ движенія пассажировъ въ предѣлахъ поясовъ со II по XII включительно оказывается, что

	перевезено пассажировъ:	что составитъ % общаго числа пассажировъ:	выручено съ нихъ гульд.	что составитъ % общей выручки отъ перевозки пассажировъ:
въ 1890 г.	4.689,500	26,29	6.571,300	53,41
» 1888 г.	3.893,300	63,04	6.919,600	71,30

Такимъ образомъ, со всѣхъ поясовъ, начиная со II и по XII включительно, хотя и получилось увеличеніе числа пассажировъ на 796,200 человѣкъ, тѣмъ не менѣе выручка сократилась на 348,300 гульденовъ.

За симъ только въ XIII поясѣ наблюдается незначительное процентное уменьшеніе въ движеніи, и незначительное увеличеніе сборовъ, давшее перевыручку въ 396,200 гульденовъ.

Въ XIV поясѣ, при небольшомъ процентномъ повышеніи числа перевезенныхъ пассажировъ, въ сравненіи съ 1888 г., сборы чрезмѣрно увеличились, а именно на сумму въ 1.603,800 гульденовъ.

Въ то время, какъ въ сосѣднемъ сообщеніи и въ I поясѣ приходится считаться съ естественнымъ наплывомъ новыхъ пассажировъ, что и оказало вліяніе на увеличеніе какъ движенія, такъ и сборовъ, въ XIII и XIV поясахъ приведенное выше увеличеніе не можетъ быть уже объясняемо естественнымъ приростомъ, а лишь результатомъ удачной конкуренціи съ другими направленіями. Въ этомъ именно смыслѣ и высказался Шоберъ, директоръ Венгерскихъ Правительственныхъ дорогъ, указавъ въ докладѣ своемъ (см. III отдѣлъ) на то, что новый тарифъ въ сообщеніи съ Румыніею и Сербіею чрезъ Одербергъ и съ Италіею чрезъ Фіуме способствовалъ оживленію пути чрезъ венгерскія желѣзныя дороги.

Кромѣ того, новый тарифъ возбудилъ конкуренцію съ австрійскими желѣзными дорогами, напр. съ Сѣверною дорогою по направленію чрезъ Одербергъ-Вѣна-Будапештъ съ направленіемъ чрезъ Одербергъ-Рутка-Будапештъ, и съ Южной дорогою по направленію чрезъ Буданештъ-Чакатамъ-Прагергофъ въ Аграмъ и Фіуме, съ направленіемъ Будапештъ-Аграмъ-Карлштадтъ-Фіуме и съ Австрійскими Правительственными дорогами по направленію Вѣна-Будапештъ чрезъ Мархегъ съ направленіемъ Вѣна-Будапештъ чрезъ Брукъ.

Такъ какъ въ настоящее время Общество Правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ передало свои венгерскія линіи въ вѣденіе Венгерскихъ Правительственныхъ дорогъ, а на Австрійскихъ дорогахъ въ свою очередь послѣдовало пониженіе тарифныхъ ставокъ, то едва-ли результаты сборовъ XIII и XIV поясовъ останутся на прежней высотѣ.

Изъ нижеприведенной вѣдомости VIII наглядно видно число пассажировъ, перевезенныхъ въ 1888 и 1890 годахъ, а также числа километровъ, приходящихся на одного пассажира.

VIII. Вѣдомость перевезеннымъ пассажирамъ, съ показаніемъ числа километровъ, приходящихся на одного пассажира.

Родъ поѣздовъ.	Классъ вагоновъ.	Число перевезенныхъ пассажировъ.					Число километровъ пробѣга пассажировъ.					Число километровъ на пассажира.	
		1890 г.	1888 г.	болѣе противъ 1888 года.	% 1890.	% 1888.	1890 г.	1888 г.	болѣе противъ 1888 года.	% 1890.	% 1888.	1890.	1888.
Въ скорыхъ поѣздахъ.	I	71,200	20,900	50,300	7,6	5,2	10.591,600	2.266,800	8.324,800	11,2	7,3	149	108
	II	556,300	218,500	337,800	59,6	54,3	61.662,500	18.161,500	43.501,000	65,1	58,2	111	83
	III	306,600	163,200	143,400	32,8	40,5	22.482,500	10.743,700	11.738,800	23,7	34,5	73	66
	Итого.	934,100	402,600	531,500	100	100	94.736,600	31.172,000	63.564,600	100	100	102	78
Въ пассажирскихъ поѣздахъ.	I	192,200	97,700	94,500	1,1	1,7	14.671,100	11.495,900	3.175,200	2,3	3,4	76	118
	II	2.658,600	1.136,600	1.522,000	15,7	19,7	134.197,000	70 491,100	63.705,900	21,0	21,0	50	62
	III	14.110,600	4.542,200	9.568,400	83,2	78,6	490.379,500	253.386,400	236.993,100	76,7	75,6	35	56
	Итого.	16.961,400	5.776,500	11.184,900	100	100	639.247,600	335.373,400	303.874,200	100	100	38	58
Во всѣхъ поѣздахъ.	I	263,400	118,600	144,800	1,5	1,9	25.262,700	13.762,700	11.500,000	3,4	3,7	96	46
	II	3.214,900	1.355,100	1.859,800	18,0	21,9	195,859,500	88.652,600	107.206,900	26,7	24,2	61	65
	III	14.417,200	4.705,400	9.711,800	80,5	76,2	512.862,000	264.130,100	248.731,900	69,9	72,1	36	57
	Итого.	17.895,500	6.179,100	11.716,400	100	100	733.984,200	366.545,400	367,438,800	100	100	41	59

На основаніи вѣдомостей V и VIII оказывается, что число перевезенныхъ пассажировъ распредѣляется по классамъ вагоновъ слѣдующимъ образомъ:

		1890 г.	1888 г.	Вообще въ пасс. поѣздахъ (Вѣд. V и VIII) 1890	1888
въ пассажирскихъ поѣздахъ: въ сосѣднемъ сообщеніи (вѣд. V)	I кл.	0,6%	0,6%	I кл. 1,1%	1,7%
	II »	13,0%	18,3%	II » 15,7%	19,7%
	III »	86,4%	81,1%	III » 83,2%	78,6%
въ пассажирскихъ поѣздахъ: въ дальнемъ сообщеніи (вѣд. V)	I кл.	2,5%	2,2%		
	II »	22,3%	20,4%		
	III »	75,2%	77,4%		
въ скорыхъ поѣздахъ вообще (вѣд. VIII)				I кл. 7,6%	5,2%
				II » 59,6%	54,3%
				III » 32,8%	40,5%
во всѣхъ поѣздахъ вообще (вѣд. VIII)				I кл. 1,5%	1,9%
				II » 18,0%	21,9%
				III » 80,5%	76,2%

Изъ этихъ данныхъ явствуетъ, что въ сосѣднемъ сообщеніи, въ которомъ общее число пассажировъ замѣтно увеличилось, сумма пассажировъ II класса, прослѣдовавшихъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, сократилась на 5,3% въ пользу III класса, между тѣмъ въ дальнемъ сообщеніи на оборотъ III классъ отдалъ 1,9% и 0,3% въ пользу II и I классовъ. Въ скорыхъ поѣздахъ число пассажировъ II класса дало 5,3% увеличенія, что очевидно произошло отъ упраздненія въ этихъ поѣздахъ вагоновъ III класса; увеличеніе числа пассажировъ I класса на 2,4% должно быть отнесено къ ближайшимъ поясамъ, плата за проѣздъ по которымъ хотя и увеличена для этихъ поѣздовъ на 20%, тѣмъ не менѣе многіе пассажиры короткихъ разстояній пользовались удобствами перваго класса скорыхъ поѣздовъ. Въ общемъ, однако, число пассажировъ III класса увеличилось на счетъ первыхъ двухъ классовъ.

Число километровъ пробѣга, приходящихся на каждаго пассажира, видно изъ нижеслѣдующаго:

		1890 г.	1888 г.	Средній выводъ. 1890 г.	Средній выводъ. 1888 г.
Въ скорыхъ п. п.	I кл.	149 клм.	108 клм.	102	78
	II »	111 »	83 »		
	III »	73 »	66 »		
„ Пассаж. п. п.	I кл.	76 »	118 »	38	58
	II »	50 »	62 »		
	III »	35 »	56 »		
Вообще	I кл.	96 »	46 »	41	59
	II »	61 »	65 »		
	III »	36 »	57 »		

Увеличеніе числа пройденныхъ пассажирами километровъ замѣчается лишь въ скорыхъ поѣздахъ, а именно пассажирами I класса на 41, II класса на 28 километровъ, III класса на 7 километровъ; въ пассажирскихъ поѣздахъ, на оборотъ, число пройденныхъ километровъ уменьшилось по всѣмъ классамъ вагоновъ, такъ напр. въ I кл. уменьшилось на 42 километра, во II кл.—на 12 километровъ и въ III классѣ на 21 километръ. Такое-же уменьшеніе замѣчается и въ общемъ результатѣ числа километровъ, пройденныхъ пассажирами скорыхъ и обыкновенныхъ поѣздовъ, такъ что вмѣсто 59 километровъ, которые въ среднемъ выводѣ проѣхали пассажиры въ 1888 г., въ 1890 г. пассажиры проѣзжали только 41 километръ, что впрочемъ весьма понятно такъ какъ, съ увеличеніемъ пробѣга въ сосѣднемъ

сообщеніи, общій средній выводъ сосѣдняго и дальняго сообщеній въ совокупности могъ дать только именно этотъ результатъ.

Общій итогъ пассажиро-километровъ составлялъ въ 1890 году 733.984,200 противъ 1888 года въ 336.545,400, что дало увеличеніе на 367.438,800 пассажиро-километровъ или приблизительно на 100%.

За неимѣніемъ данныхъ о числѣ поѣздо-километровъ, нельзя къ сожалѣнію опредѣлить увеличеніе работы подвижнаго состава. Утилизація предложенныхъ мѣстъ, по имѣющимся свѣдѣніямъ, улучшилась съ 24 на 30%.

Хотя для провѣрки этого и нѣтъ надлежащихъ данныхъ, тѣмъ не менѣе есть основаніе предположить, что если въ сосѣднемъ сообщеніи вагоны и бывали переполнены пассажирами, то это слѣдуетъ объяснить лишь недостаткомъ числа вагоновъ; при увеличеніи однако въ поѣздахъ числа вагоновъ такое улучшеніе утилизаціи предложенныхъ мѣстъ въ поѣздѣ является уже весьма сомнительнымъ.

Для сравненія результатовъ 1891 года съ результатами 1890 года нѣтъ пока никакихъ данныхъ; изъ нѣкоторыхъ однако указаній въ періодическихъ изданіяхъ видно, что на старыхъ желѣзнодорожныхъ сѣтяхъ перевезено пассажировъ въ 1891 г. болѣе 1890 года на 3.668,000 человѣкъ, сборы же дали перевыручку въ 1.183,800 гульденовъ.

Данныя, приведенныя въ III отдѣлѣ сего обзора, въ статьѣ о венгерскихъ желѣзныхъ дорогахъ, относятся къ тождественнымъ по времени періодамъ дѣйствія пояснаго тарифа съ 1-го Августа и по 31 Іюля 1889/90 и 1890/91 годовъ. Результаты, достигнутые за это время, слѣдующіе:

Перевезено пассажировъ	въ 1889/90	въ 1890/91.
въ сосѣднемъ сообщеніи	9.195,400	11.591,800
въ дальнемъ »	6.380,200	6.905,900
Итого	15.575,600	18.497,700

выручено	въ 1889/90	въ 1890/91
съ пассажировъ	11.729,300 гул.	12.856,900 гул.
съ багажа . . .	621,000 „	617,400 „
Итого	12.350,300 гул.	13.474,300 гул.

Такъ какъ число пассажировъ дальняго сообщенія возросло всего на 7,5 %, то послѣдовавшее увеличеніе сборовъ на сумму въ 1.124,000 гульд. во второмъ году существованія пояснаго тарифа должно быть отнесено на счетъ дальнѣйшаго развитія сосѣдняго сообщенія.

Нельзя при этомъ не обратить вниманія на то обстоятельство, что сборъ за багажъ понизился уже на второмъ году по введеніи пояснаго тарифа.

Относительно **расходовъ** на Венгерскихъ Правительственныхъ дорогахъ за время дѣйствія пояснаго тарифа слѣдуетъ замѣтить, что въ концѣ 1888 г. на главной сѣти означенныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣлось всего 1674 пассажирскихъ вагоновъ, въ концѣ-же 1890 года число ихъ возросло до 1945, слѣдовательно увеличилось на 271 вагонъ или на 16,18%. Согласно опубликованной въ 1891 г. статьѣ *) директора Венгерскихъ Правительственныхъ дорогъ Шобера, процентъ, отчисляемый на погашеніе суммы стоимости желѣзнодорожнаго инвентаря, расходы по содержанію новоприобрѣтенныхъ въ 1890 г. паровозовъ и вагоновъ, а также расходы, вызванные увеличеніемъ количества пассажиро-километровъ и сопряженное съ таковымъ увеличеніемъ увеличеніе расходовъ по управленію дорогою въ теченіи первыхъ двухъ періодовъ существованія пояснаго тарифа составляли не болѣе $1^1/_2$ милліона, или въ среднемъ приблизительно по 750,000 гульденовъ въ годъ.

Между тѣмъ, изъ изданной недавно на французскомъ языкѣ Управленіемъ Венгерскихъ Правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ брошюры видно, что эксплоатаціонные расходы за одинъ 1890 г., въ сравненіе съ расходами за 1888 годъ, увеличились приблизительно на 1.300,000 гульденовъ. Къ этой суммѣ прибавлено 87,208 гульденовъ, т. е. сумма процентнаго отчисленія на погашеніе расходовъ по пріобрѣтенію новыхъ вагоновъ, такъ что общая цифра увеличенія расходовъ составитъ сумму въ 1.387,208 гульденовъ. За вычетомъ этой суммы изъ полученной за то же время

*) A. Schober, Director der Ungarischen Staatsbahnen. Die Resultate des Zonentarifs. Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt 1891. Heft 42.

перевыручки въ 3.021,200 гульденовъ, увеличеніе сборовъ выражается цифрою въ 1.633,992 гульдена, иными словами, по мнѣнію означеннаго Управленія, увеличившійся сборъ превысилъ увеличивающійся расходъ на 54%.

Пытаясь подтвердить правильность этого вывода, Управленіе Венгерскихъ Правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ то же время высказываетъ свой крайне своеобразный взглядъ на оцѣнку отдѣльныхъ категорій эксплоатаціонныхъ расходовъ по пассажирскому движенію. Изъ общей суммы эксплоатаціонныхъ расходовъ за 1888 годъ исключены всѣ расходы, которые, по мнѣнію Управленія, не имѣютъ ничего общаго съ увеличеніемъ товарнаго и пассижирскаго движеній, остающіяся-же затѣмъ суммы

за 1888 годъ 14.603,929 гульденовъ
„ 1890 „ 16.812,120 „

распредѣлены между товарнымъ и пассажирскимъ движеніями согласно особымъ, выработаннымъ Управленіемъ Венгерскихъ жел. дорогъ, правиламъ слѣдующимъ образомъ:

На товарное сообщеніе	1888 г.	9.545,093=65,36%	1890 г.	10.414,863=61,94%
» пассаж. »	»	5.058,836=34,64%	»	6.397,257=38,06%
		14.603,929		16.812,120

Изъ полученной такимъ образомъ цифры расходовъ по пассажирскому движенію за 1890 годъ выведена сумма увеличившихся расходовъ по пассажирскому движенію за тотъ же годъ, близко подходящая къ предъидущей цифрѣ, а именно: 1.338,421 гульденъ.

Доказательство правильности такого вывода Управленіе основываетъ на томъ, такъ сказать, оригинальномъ предположеніи, что въ оба періода существованія пояснаго тарифа въ движеніи находилось совершенно одинаковое число товарныхъ и пассажирскихъ поѣздовъ, одинаковаго состава и одинаковой степени нагружаемости. На основаніи этого, оно сравниваетъ перерасходъ 1890 года съ общимъ числомъ поѣздо-километровъ и выводитъ затѣмъ результаты увеличенія расходовъ и увеличенія работы въ поѣздо-километрахъ.

Какъ видно изъ упоминаемой выше брошюры, для этой цѣли, валовой расходъ принятъ примѣрно равнымъ:

	въ 1888 году.	въ 1890 году.
	25.290,363 гульд.	26.600,555 гульд.
По исключеніи изъ этой суммы тѣхъ расходовъ, которые, по мнѣнію Управленія, ничего общаго не имѣютъ съ поясными тарифами, т. е. . .	2.039,534 „	1.307,667 „
	23.250,829 гульд.	25.292,888 гульд.
Получается перерасходъ.	въ 1890 г. болѣе на	2.042,059 гульд.
Результаты работы въ поѣздо-километр.	19.197,706 килом.	23.427,755 килом.
	въ 1890 г. болѣе на	4.230,049 килом.
Изъ этого числа приходится на пассажирское движеніе	7.987,575 килом.	10.636,710 килом.
Поэтому пасс. поѣздо-килом. оказывается въ 1890 г. болѣе на		2.649,135 килом.

Чрезъ дѣленіе суммы перерасхода (2.042,059 гульд.) на увеличившееся число поѣздо-километровъ (4.230,049) получится на каждый поѣздо-километръ 0,483 гульд.; умноженіемъ полученной, такимъ образомъ, единицы стоимости поѣздо-километровъ на сумму увеличившагося пробѣга поѣздо-километровъ пассажирскаго сообщенія (2.649,135), Управленіе Венгерскихъ Правительственныхъ дорогъ опредѣлило цифру увеличившагося расхода по означенному сообщенію, а именно цифру въ 1.279,532 гульдена.

Противъ этихъ вычисленій можно бы сдѣлать много возраженій. Не говоря даже о томъ, что всѣ приведенныя въ брошюрѣ, изданной въ 1892 г. и имѣющей характеръ оффиціальнаго изданія, цифровыя данныя трудно провѣрить, такъ какъ распредѣленіе сборовъ и пробѣгъ поѣздо-километровъ приведены не отдѣльно по пассажирскому и товарному сообщеніямъ, а въ сово-

купности; сверхъ того изъ цифровыхъ данныхъ за 1888 г. только общая цифра сбора и расхода вѣрна, прочія же данныя во многомъ расходятся съ оффиціальными статистическими свѣдѣніями.

Первый изъ вышеприведенныхъ способовъ вычисленія слѣдуетъ признать вполнѣ произвольнымъ. Приведенныя на стр. 63 названной брошюры суммы годовыхъ расходовъ за 1888 и 1890 гг. оказываются вполнѣ согласными съ данными, сообщенными Министромъ Барошъ, при разсмотрѣніи финансовою коммиссіею венгерской Палаты Депутатовъ бюджета на 1892 годъ. Изъ этихъ суммъ валоваго расхода

	за 1888 годъ	за 1890 годъ
	21.747,807 гульд.	25.285,340 гульд.
подлежатъ исключенію расходы не имѣющіе, по мнѣнію Управленія, ничего общаго съ увеличеніемъ движенія . .	7.143,878 „	8.473,220 „
	14.603,929 гульд.	16.812,120 гульд.

Засимъ, суммы эти распредѣлены между товарнымъ и пассажирскимъ сообщеніями вполнѣ произвольно, и на долю пассажирскаго сообщенія 1888 г. отнесено всего лишь 34,64%, а на долю 1890 года — 38,06%. Подобный способъ распредѣленія расходовъ вызываетъ недоразумѣніе, такъ какъ не объяснено, почему потребовалось исключить изъ сборовъ за 1890 годъ большую противъ 1888 года сумму перерасхода на 1.329,342 гульдена; равнымъ образомъ не разъясненъ и самый характеръ этихъ расходовъ, между тѣмъ желѣзныя дороги для покрытія такихъ, изъ года въ годъ повторяющихся, расходовъ имѣютъ одинъ лишь источникъ, а именно: доходы отъ эксплоатаціи товарнаго и пассажирскаго сообщеній.

Въ основаніе втораго способа вычисленій приняты цифры, не согласующіяся съ оффиціальными данными, по которымъ валовой расходъ опредѣленъ для 1888 г. въ 21.747,807 гульденовъ, а для 1890 года въ 25.285,340 гульденовъ; въ брошюрѣ

для 1888 года — 25.290,363 гульд., а для 1890 года — 26.600,555 гульденовъ. Изъ этихъ цифръ валоваго расхода исключены за 1888 г. — 2.039,534 гульд. и за 1890 г. — 1.307,667 гульд.

Если изъ суммы валоваго расхода
1890 г. . . . . въ 25.285,340 гул.
исключить таковой же расходъ 1888 г. » 21.747,807 »

то увеличеніе расхода за 1890 г. выразится въ 3.537,533 гул.

Хотя въ брошюрѣ показано число поѣздо-километровъ за 1888 г., какъ дальше сказано, не согласное съ оффиціальною статистикою, принимая однако это число за вѣрное, получилась бы, при такомъ способѣ расчета, при перерасходѣ въ 3.537,533 гульд. единица стоимости поѣздо-километра не въ 0,483 гульд., а въ 0,8365 гульд., которая, будучи помножена на увеличившееся число поѣздо-километровъ пассажирскаго движенія 2.649,135 килом., даетъ сумму увеличенія расходовъ въ 2.214,677 гульденовъ, а не на 1.278,870 гульд., какъ значится въ брошюрѣ.

Въ обоихъ вышеизложенныхъ способахъ вычисленій не принято, впрочемъ, въ соображеніе процентное отчисленіе на погашеніе новоприобрѣтеннаго имущества.

Въ той же брошюрѣ приведенъ еще и третій своеобразный способъ вычисленій, имѣющій тѣ же, что и первые два, основанія, но я его не привожу въ виду того, что уже достаточно двухъ приведенныхъ для того, чтобы вывести надлежащее заключеніе о результатахъ, къ которымъ ведутъ такія вычисленія.

Для опредѣленія дѣйствительныхъ результатовъ отъ введенія пояснаго тарифа существуетъ болѣе простой способъ вычисленій, заключающійся въ опредѣленіи расходовъ по пассажиро-километрамъ, какъ это сдѣлано по отношенію сборовъ съ пассажиро-километровъ (вѣд. IV), но Управленіе Венгерскихъ Правительственныхъ дорогъ вовсе не приняло во вниманіе этого способа.

Согласно вѣдомости IV, сборъ за 1890 годъ составлялъ 1,70 крейц. за пассажиро-километръ, а въ 1888 году приходилось

на пассажиро-километръ по 2,64 крейц. Что же касается размѣра расходовъ на пассажиро-километръ, то таковой не выясненъ. Изъ оффиціальной однако статистики Австро-Венгерской Имперіи за 1888 годъ усматривается, что въ общемъ расходы на тонно-километръ равнялись 1,29 крейц. По сдѣланнымъ Лаунгардомъ выводамъ, на Прусскихъ Правительственныхъ дорогахъ отношеніе тонно-километровъ къ пассажиро-километрамъ составляетъ 1 : 1,8; поэтому, если для венгерскихъ желѣзныхъ дорогъ принять даже отношеніе 1 : 1,2 и, согласно этому, вычислить расходъ на пассажиро-километръ, то полученную этимъ способомъ цифру расхода за 1888 г. въ 1,55 крейц. никоимъ образомъ нельзя считать преувеличенною *).

Допуская даже, весьма впрочемъ сомнительное, предположеніе, что утилизація предложенныхъ въ вагонахъ мѣстъ дѣйствительно улучшилась на 10%, и принимая ту же процентную скидку въ 1,55 кр. въ пользу 1890 года, все же получится расходъ на пассажиро-километръ въ 1,40 кр.

Какъ видно изъ вѣдомости VIII, число пассажиро-километровъ было:

въ 1888 г.=366.515,400;	выручено съ нихъ по 2,64 кр. (вѣд. IV)		9.676,799 гул.
	считая расходъ » 1,55 »	»	5.681,454 »
	чистая выручка выразилась бы цифрою въ		3.995,345 гул.
въ 1890 г =733.984,200;	выручено съ нихъ по 1,70 кр. (вѣд. IV)		12.477,730 гул.
	считая расходъ » 1,40 »	»	10.275,779 »
	чистая выручка выразилась бы цифрою въ		2.201,951 гул.

Этотъ расчетъ показываетъ, что въ 1890 году, противъ 1888 года, полученъ убытокъ въ 1.793,394 гульд.

Согласно вышеуказанной оффиціальной статистикѣ, на вен-

*) Въ № 25 „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ отъ 26 Марта 1892 г. помѣщена статья Эдуарда Лилля, старшаго инспектора Сѣверо-Западн. Австрійской ж. дороги, о расходахъ Австро-Венгерскихъ ж. дорогъ на пассажиро-километръ и тонно-километръ. Изъ этой статьи видно, что на Венгерскихъ Правительственныхъ ж. дорогахъ въ 1888 г. расходы на тонно-километръ составили 1,902 Мрко. пфен., а на пассажиро-километръ=3,216 Мрко. пфен., что составитъ по принятому для сравненія курсу 180 Мрк.= 100 гульд. за тонно-километръ 1,06 и за пассажиро-километръ 1,78 (вѣд. IV).

герскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1888 году сдѣлано поѣздо-километровъ:

въ скорыхъ поѣздахъ . . .	1.374,404	килом.
„ пассажирскихъ поѣздахъ . .	3.879,132	„
„ смѣшанныхъ „ . .	3.072,271	„
„ товарныхъ „ . .	8.040,641	„
„ рабочихъ „ . .	556,311	„
Всего поѣздо-километровъ . .	16.922,759	„
съ прибавленіемъ же маневро-поѣздо-километровъ. . .	560,343	„
полезный пробѣгъ составитъ всего	17.483,102	килом.

За отчисленіемъ, согласно этимъ свѣдѣніямъ, изъ общей суммы пробѣга въ 17.483,102 половины пробѣга смѣшанныхъ поѣздовъ въ пользу пассажирскаго движенія, на долю сего послѣдняго придется 6.789,672 поѣздо-километровъ. По оффиціальной статистикѣ расходъ на полезный пробѣгъ поѣздовъ на Венгерскихъ Правительственныхъ жел. дорогахъ въ 1888 году опредѣленъ въ 1,16 гульд. за километръ, что по отношенію къ поѣздо-километромъ составитъ 1,12 гульд. Если принять въ расчетъ число поѣздо-километровъ 1890 года по пассажирскому движенію равнымъ, какъ указано въ брошюрѣ, 10.636,710, то окажется, что пробѣгъ увеличился на 3.847,038 километровъ, причемъ, считая по 1,12 гульд. за километръ, получится расходъ въ 4.308,683 гульд., за вычетомъ отсюда суммы увеличившихся сборовъ въ 2.775,700 гульд., (вѣд. IV) окажется убытокъ въ 2.132,983 гульдена, т. е. цифра еще бо́льшая, нежели опредѣленная первымъ моимъ расчетомъ.

При всѣхъ вышеприведенныхъ вычисленіяхъ не приняты въ расчетъ сборы за багажъ и, сверхъ того, въ суммахъ расходовъ не значится процентнаго отчисленія на погашеніе новоприобрѣтеннаго подвижнаго состава.

Такъ какъ общая чистая прибыль по эксплоатаціи Венгерскихъ Правительственныхъ дорогъ за 1890 годъ исчислена въ 21.821,871 гульд., что, въ сравненіи съ чистою прибылью 1888 года въ 18.666,536 гульд., представляетъ перевыручку въ 3.655,335 гульд., то, на основаніи вышеприве-

деннаго, слѣдуетъ пока воздержаться отъ заключенія, насколько эта вычисленная чистая перевыручка является результатомъ введенія въ пассажирскомъ сообщеніи пояснаго тарифа, или же таковая должна быть отнесена на счетъ товарнаго движенія.

Вычисленіями, подобными настоящимъ, но на другихъ основаніяхъ, за неимѣніемъ еще данныхъ, приведенныхъ въ изданной Управленіемъ Венгерскихъ дорогъ брошюрѣ, занимался также Прусскій Тайный Правительственный Совѣтникъ Платнеръ и въ докладѣ своемъ Берлинскому Обществу желѣзнодорожныхъ знаній, въ Февралѣ 1891 года, доказывалъ, что пассажирское движеніе 1890 года дало убытку 1.550.000 гульд.; эта недовыручка, по его мнѣнію, вызвана исключительно введеніемъ новаго пояснаго тарифа.

При этомъ слѣдуетъ отмѣтить еще тотъ фактъ, что въ представленномъ Венгерскимъ Министерствомъ Торговли въ Палату Депутатовъ бюджетѣ на 1892 годъ, при удержаніи почти того же, что и за прежній годъ валоваго сбора, эксплоатаціонные расходы увеличены, противъ 1891 г., на 2 милліона гульденовъ; сверхъ того, испрашивался кредитъ въ 6 милліоновъ гульденовъ на пріобрѣтеніе подвижнаго состава, что объяснялось необходимостью поставить 168 новыхъ паровозовъ, изъ коихъ лишь незначительная часть предназначалась для замѣны пришедшихъ въ негодность.

Изъ всего вышеизложеннаго относительно венгерскаго пояснаго тарифа можно вывести слѣдующія заключенія:

1) Министръ Барошъ, независимо отъ его политико-экономическихъ цѣлей, весьма удачно выбралъ способъ преобразованія сосѣдняго (ближняго) сообщенія и осуществленіемъ этого преобразованія доказалъ присущую ближнему сообщенію способность къ дальнѣйшему развитію.

2) Главная задача поясной системы, заключавшаяся въ усиленіи и развитіи дальняго сообщенія, въ дѣйствительности не выполнена: средній пробѣгъ пассажировъ не только не увеличился, но даже, наоборотъ, уменьшился съ 59 килом. на 41 килом. (вѣд. V).

Хотя пробѣгъ пассажировъ въ скорыхъ поѣздахъ и увеличился съ 78 до 102 килом., тѣмъ не менѣе слѣдуетъ принять

въ соображеніе, что количество перевезенныхъ въ этихъ поѣздахъ пассажировъ составляетъ лишь 5% общаго числа пассажировъ и, что увеличеніе числа дальнихъ путешествій достигнуто путемъ конкуренціи съ другими линіями, не имѣвшими въ то время такихъ низкихъ тарифовъ.

3) Съ упраздненіемъ 1 Іюня 1890 г. въ скорыхъ поѣздахъ вагоновъ III класса, пассажиры этого класса вынуждены платить тарифъ II класса, каковой равняется прежнему высокому тарифу III класса.

4) Не только не оправдалась надежда на переходъ пассажировъ изъ вагоновъ низшихъ въ вагоны высшихъ классовъ, но даже напротивъ, число пассажировъ III класса увеличилось за счетъ числа пассажировъ первыхъ классовъ.

5) Результаты, будто бы на 10% улучившейся утилизаціи предложенныхъ въ вагонахъ мѣстъ, вслѣдствіе ограниченія самаго состава поѣздовъ, могли быть достигнуты только при усиленномъ переполненіи вагоновъ. При увеличеніи какъ числа поѣздовъ, такъ и числа вагоновъ, утилизація предложенныхъ въ поѣздѣ мѣстъ улучшилась бы не болѣе какъ на 5%.

6) Перевыручка отъ пассажирскаго движенія въ (ближнемъ) сосѣднемъ сообщеніи бо́льшею частью поглощена недоборами по движенію въ предѣлахъ со II по XII поясъ; надежда же на возможность не только удержать и въ будущемъ, но даже увеличить движеніе и сборы въ XIII и XIV поясахъ является весьма сомнительною, такъ какъ вызванное новымъ пониженнымъ тарифомъ оживленіе движенія на опредѣленныхъ линіяхъ, можетъ легко прекратиться при пониженіи тарифныхъ ставокъ на конкуррирующихъ дорогахъ.

Трудно также предположить, чтобы стремленіе населенія Венгріи посѣщать столицу и въ будущемъ было бы такъ же сильно какъ и нынѣ, такъ какъ и на первыхъ порахъ существованія удешевленнаго проѣзда, оно уже въ достаточной мѣрѣ удовлетворило своему желанію осмотрѣть столицу Будапештъ. Для туристовъ же и путешественниковъ вообще, городъ этотъ не можетъ представлять такой же интересъ, какъ другія европейскія столицы, напр. Берлинъ, Брюссель, Парижъ и даже Вѣна, постоянно жалующаяся на недостатокъ въ посѣщеніяхъ ея иностранцами

7) Отмѣна права на безплатный провозъ льготнаго вѣса багажа, не смотря на усилившееся въ значительной степени движеніе пассажировъ, не оказавъ благопріятнаго вліянія на увеличеніе сборовъ по этой статьѣ перевозокъ, вызвало въ то же время значительныя стѣсненія для путешествующей публики, побудивъ пассажировъ переполнять ручною кладью свободныя въ вагонахъ мѣста.

8) Изъ чистой прибыли, вычисленной принятымъ Управленіемъ Венгерскихъ Правительственныхъ жел. дор. способомъ, нѣтъ никакой возможности вывести заключеніе о пользѣ пояснаго тарифа. Можно съ увѣренностью сказать, что достигнутое усилившимся движеніемъ въ сосѣднемъ сообщеніи увеличеніе сборовъ не достаточно для покрытія оказавшагося уменьшенія выручки на поясахъ со II по XII. Выручка по пассажирскому движенію на XIII и XIV поясахъ едва ли въ состояніи покрыть расходы, вызванные усиленнымъ передвиженіемъ пассажировъ и значительно увеличившимся изъ-за этого числомъ поѣздо-километровъ. Такимъ образомъ расходы на каждый пассажиро-километръ всегда будутъ превышать выручку съ пассажиро-километра и, какъ результатъ введенія пояснаго тарифа, будутъ причинять убытокъ до тѣхъ поръ, пока будетъ существовать принципъ примѣненія къ пассажирскимъ тарифамъ системы „Penny-Porto“ на протяженіяхъ далѣе 225 километровъ, т. е. пока Управленіе Венгерскихъ Правительственныхъ жел. дор. не отрѣшится отъ идеи осуществленія подобнаго тарифа. Основательность этого предположенія подтвердится, когда оффиціальныя свѣдѣнія о доходахъ и расходахъ будутъ опубликованы и сдѣлаются такимъ образомъ достояніемъ лицъ, интересующихся пояснымъ тарифомъ.

Австрійскій поясной тарифъ.

Введенный 16 Іюня 1890 года въ дѣйствіе на Австрійскихъ Правительственныхъ дорогахъ поясной тарифъ, вслѣдъ за симъ былъ принятъ съ тѣми же основными ставками Сѣверною Императора Фердинанда дорогою, а также Сѣверозападными и австрійскими линіями Общества Государственныхъ жел. дор., но уже съ повышеніемъ основныхъ ставокъ на разстояніяхъ болѣе 200 километровъ.

Въ противоположность венгерскому, австрійскій поясной тарифъ не имѣетъ максимальныхъ протяженій, но ограниченъ извѣстными предѣлами, для подраздѣленія желѣзнодорожной линіи на поясы. Протяженіе до 50 километровъ дѣлится на 5 поясовъ по 10 километровъ каждый, далѣе до 80 километровъ — по 15, до 100 километровъ — по 20, до 200 километровъ — по 25, а свыше 200 километровъ — по 50 километровъ каждый.

Расчетъ проѣздной платы, при основныхъ ставкахъ въ 3, 2 и 1 крейцеръ за километръ пути, соотвѣтственно классу вагоновъ пассажирскаго поѣзда и съ надбавкою 50% для скорыхъ поѣздовъ, производится по числу километровъ за каждый поясъ отдѣльно, до крайняго его предѣла, такъ что напр., пассажиръ за проѣздъ 251 километра, т. е. въ XIV поясѣ, долженъ уплатить столько же сколько и за 300 километровъ. Такимъ образомъ пояснымъ тарифомъ пониженіе платы, на извѣстныхъ разстояніяхъ, какъ бы уничтожается, въ особенности въ III классѣ вагоновъ пассажирскаго поѣзда. Въ скорыхъ поѣздахъ, при разстояніяхъ свыше 200 килом., и если при томъ станція назначенія находится въ началѣ пояса, пониженіе тарифа становится фиктивнымъ.

Оказывается, что съ упраздненіемъ обратныхъ билетовъ и съ отмѣною права на безплатный провозъ обусловленнаго количества багажа, для пассажира съ 25 килограммами багажа въ скорыхъ поѣздахъ нѣтъ уже никакого пониженія проѣздной платы. Кромѣ того, при значительныхъ разстояніяхъ на тѣхъ линіяхъ, гдѣ допускается перерывъ путешествія, возможны и пересадки, ибо поясы большихъ протяженій могутъ быть разбиты на нѣсколько поясовъ меньшихъ протяженій.

Если бы на Австрійскихъ Правительственныхъ дорогахъ подраздѣленія на поясы, съ соотвѣтствующими поясными тарифными ставками, были установлены только на протяженіи не болѣе 100 километровъ отъ начальнаго пункта, а на протяженіяхъ свыше 100 километровъ — введенъ градаціонный тарифъ, то этотъ недостатокъ не могъ бы уже имѣть мѣста.

Дополнительная плата за проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ составляла, согласно закону 1877 года, 20% съ проѣздной таксы въ пассажирскихъ поѣздахъ. Между тѣмъ въ тарифѣ, введенномъ

въ 1882 году на Австрійскихъ Правительственныхъ жел. дорогахъ, встрѣчаются уже отступленія отъ этого закона, ибо плата въ скорыхъ поѣздахъ, при основныхъ ставкахъ для пассажирскаго поѣзда въ 2,00; 3,00 и 4,74 крейцера, составляла 2,50; 4,00 и 5,75 крейц., тогда какъ по закону разрѣшалось взимать лишь 2,4; 3,6 и 5,5 крейцера. Несомнѣнно, что введенный нынѣ тарифъ для скорыхъ поѣздовъ въ 1,5; 3 и 4,5 крейцера, хотя и содержитъ въ себѣ 50%-ное повышеніе основныхъ ставокъ пояснаго тарифа въ 1, 2 и 3 крейцера, въ сравненіи однако съ существовавшей платой въ 2,5; 4 и 5,75 крейц., является уже значительно пониженнымъ.

Дополнительная для скорыхъ поѣздовъ надбавка въ 50% оправдывается тѣмъ, что скорыми поѣздами пользуются почти исключительно люди состоятельные и, что содержаніе и эксплоатація этихъ поѣздовъ, при увеличенной скорости движенія, а равно особенныхъ удобствахъ для путешествующихъ, обходится дорогамъ значительно дороже обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, а потому является зачастую - даже убыточною для нихъ. Во всякомъ случаѣ, столь высокая дополнительная плата назначена во избѣжаніе уменьшенія выручки. На сколько эта мѣра оправдалась покажетъ будущее.

Общество Австрійскихъ Государственныхъ жел. дорогъ, слѣдуя примѣру Сѣверозападной дороги, ввело у себя съ 1-го Февраля 1892 г. дополнительную плату для скорыхъ поѣздовъ въ размѣрѣ 40% къ своимъ сравнительно высокимъ основнымъ ставкамъ въ 1,25; 2,50 и 3,75 крейцеровъ. Поэтому и ставки скорыхъ поѣздовъ въ 1,75; 3,50 и 5,25 крейцеровъ оказываются выше таковыхъ же ставокъ Австрійскихъ Правительственныхъ дорогъ.

Финансовые результаты австрійскихъ жел. дорогъ за время съ 16 Іюня 1890 по 1891 годъ, т. е. за первый періодъ дѣйствія пояснаго тарифа въ сравненіи съ результатами за тотъ же періодъ времени 1888/89 года, приведены въ III отдѣлѣ настоящаго обзора. Подробныхъ статистическихъ данныхъ ни за періодъ дѣйствія пояснаго тарифа, ни за полный 1891 годъ не имѣется; но можетъ быть отмѣченъ лишь тотъ фактъ, что, при увеличеніи числа пассажировъ до 9 милліоновъ или на 43,31%, сборы увеличились всего на 2,02%.

Изъ имѣющихся за время съ 16 Іюня по 31 Декабря 1890 года свѣдѣній оказывается, что число пассажировъ въ сравненіи съ тѣмъ же періодомъ 1889 года увеличилось на 5.299,177 или на 43,86%, такъ что процентное отношеніе общаго движенія этихъ двухъ періодовъ почти одинаково съ поясными періодами, какъ это видно изъ нижеслѣдующаго:

		1890 г.	1889 г.
1— 20	километр. I и II пояса	59,69%	59,71%
21— 65	„ II по VI „	26,68%	26,22%
66— 200	„ VII — XII „	10,48%	10,97%
201—1000	„ XIII — XVIII „	3,15%	3,10%

При одинаковомъ процентномъ отношеніи оказывается, что и на австрійскихъ дорогахъ (ближнее) сосѣднее сообщеніе отличается особымъ усиленіемъ движенія пассажировъ (увеличеніе достигаетъ 3 милл.), что на протяженіи до 65 килом., т. е. до VII пояса, движеніе это составляетъ въ 1890 г. 86,37% общаго числа пассажировъ и что, начиная съ VII пояса, движеніе уменьшилось на 0,49%.

Сдѣланное мною, при критикѣ пояснаго тарифа венгерскихъ дорогъ, замѣчаніе относительно разницы между числомъ пассажировъ и числомъ проданныхъ билетовъ можетъ еще болѣе относиться къ Австрійскимъ Государственнымъ дорогамъ. На небольшихъ станціяхъ билетовъ I и II классовъ, въ видахъ упрощенія билетной системы, не имѣется вовсе, а какъ тарифныя единицы для расчета проѣздной платы составляютъ 1, 2 и 3 крейцера, то пассажиру I кл. выдаются три билета, а пассажиру II кл.—два билета III класса. Для скорыхъ поѣздовъ введены, сверхъ того, особаго образца дополнительные билеты.

За первую половину 1890 г., въ сравненіи съ тѣмъ же періодомъ времени 1889 года, количество перевезеннаго багажа, увеличившись на 14,972 тонны, дало перевыручку въ 200,217 гульд., между тѣмъ за весь годъ дѣйствія пояснаго тарифа перевезено багажа на 2081 тоннъ менѣе предшествовавшаго года, а общая перевыручка за багажъ составила всего 269,493 гульд. Такимъ образомъ, не смотря на значительное увеличеніе числа пассажировъ, вѣсъ перевезеннаго пассажирскаго багажа уменьшился.

Относительно утилизаціи предложенныхъ мѣстъ въ пассажирскихъ вагонахъ слѣдуетъ замѣтить, что въ 1889 г. изъ числа предложенныхъ мѣстъ занятыми оказалось 21,60%; въ 1890 г. занятыхъ мѣстъ значится 24,53%, слѣдовательно разница въ пользу 1890 г. составляетъ всего лишь 2,93%.

За неимѣніемъ данныхъ за полный годъ о дѣйствіяхъ пояснаго тарифа, нельзя ничего положительнаго сказать относительно расходовъ, можно, однако, почти навѣрное заключить, что при увеличеніи числа пассажировъ на 9 милліоновъ, расходы по перевозкѣ не покрываются перевыручкою въ 167,000 гульд., т. е. 41,000 гульд. съ пассажировъ и 126,000 гульден. съ багажа и ажіо; иными словами, что чистая прибыль отъ пассажирскаго движенія значительно уменьшилась. Уменьшеніе чистой прибыли хотя и предвидѣлось, въ извѣстной степени, для первыхъ лѣтъ дѣйствія этого нововведенія, тѣмъ не менѣе дѣйствительная польза отъ поясныхъ тарифовъ можетъ опредѣлиться лишь впослѣдствіи, когда тарифъ этотъ просуществуетъ болѣе продолжительное время.

Тарифная реформа на **Южной Австрійской жел. дор.**, по моему мнѣнію, болѣе цѣлесообразна, ибо основана на принципѣ градаціоннаго умепьшенія проѣздной платы пропорціонально увеличенію разстоянія. Противъ этой реформы можно лишь возразить, что новыя тарифныя ставки для протяженій до 300 километровъ окажутся по бо́льшей части существующими только на бумагѣ, такъ какъ, при установленіи особо пониженныхъ обратныхъ билетовъ для разстояній до 133 километровъ, таковыя подрываются болѣе низкими на этомъ протяженіи ставками.

За отсутствіемъ статистическихъ свѣдѣній за время дѣйствія этой системы, съ 1 Сентября 1890 года, о достигнутыхъ ею результатахъ нельзя пока сдѣлать какого либо заключенія.

Вновь установленные германскіе тарифы.

Введеніемъ, съ 1 Октября 1891 года, въ Пруссіи пояснаго тарифа на Правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ, соединяющихъ Берлинъ съ Фюрстенвальде, со Страусбургъ-Рюдерсдорфомъ, съ Вернау, съ Ораніенбургомъ, съ Науэномъ, съ Вердеромъ, съ

Гроссъ-Лихтерфельдомъ (отъ Ангальтскаго вокзала), съ Цоссеномъ и Кёнигсвустерсгаузеномъ, сдѣлано начало значительнымъ, противъ дѣйствовавшихъ пассажирскихъ тарифовъ, пониженіямъ въ проѣздной платѣ по названнымъ линіямъ.

Это сообщеніе, при незначительномъ протяженіи, служа главнымъ образомъ для поѣздокъ на **сосѣднія станціи**, подраздѣлено на три пояса, **изъ коихъ** первые два заключаютъ въ себѣ по 7,5 **километровъ**, третій же 5 километровъ, т. е. предѣльный пунктъ **этого** пояса приходится между 15 и 20 километрами.

Проѣздная плата назначена:

		III класса.	II класса.
для	I пояса 7,5 клм.	10 пф.=3,1 к. зол.=0,41 к. за клм.	16 пф.= 4,96 к. зол.=0,66 к. за клм.
»	II » 15 »	20 » =6,2 » =0,41 » »	30 » = 9,30 » =0,62 » »
»	III » 20 »	30 » =9,3 » =0,47 » »	45 » =13,95 » =0,70 » »

Дѣйствіе означеннаго пояснаго тарифа ограничивается райономъ въ 20 клм., а на дальнѣйшемъ разстояніи примѣняется покилометричный тарифъ въ размѣрѣ 3 пф. съ клм. въ III кл. и 4,5 пф. съ клм. во II классѣ. Такъ какъ ближнее сообщеніе распространяется на протяженіе до 48 килом., то, согласно этому, стоимость проѣзда составитъ:

	III класса.	II класса.
за 25 клм.	45 пф.=13,95 к. зол.=0,56 к. съ клм.	67,5 пф.=20,93 к. зол.=0,84 к. съ клм.
» 30 »	60 » =18,60 » =0,62 » »	90 » =27,90 » =0,93 » »
» 35 »	75 » =23,25 » =0,66 » »	112,5 » =34,87 » =1,00 » »
» 40 »	90 » =27,90 » =0,70 » »	135 » =41,85 » =1,05 » »
» 45 »	105 » =32,55 » =0,72 » »	157 5 » =48,83 » =1,09 » »
» 50 »	120 » =37,20 » =0,74 » »	180 » =55,80 » =1,12 » »

Въ этомъ поясномъ тарифѣ покилометричная ставка для III кл. повышается при переходѣ изъ втораго въ третій поясъ, ставка же II класса во второмъ поясѣ понижается въ сравненіи со ставками перваго и третьяго поясовъ. Съ 21 километра, гдѣ начинается покилометричный тарифъ, единичная ставка назначена сравнительно довольно высокая, и на разстояніи въ 30 клм. она достигаетъ размѣра вновь проектированныхъ (см. отд. III) ставокъ въ 2 пф. для III и въ 3 пф. для II класса. На разстояніи въ 50 клм. плата за проѣздъ, согласно проектированнымъ ставкамъ, должна бы составлять 1,00 мрк. и 1,50 мрк., въ дѣйствительности же она опредѣлена въ 1,20 и 1,80 мрк.,

тѣмъ не менѣе получается значительное пониженіе не только противъ существовавшихъ ставокъ въ 4 и 6 пф., но даже и противъ пониженной на 25% платы за обратные билеты.

Въ этомъ сообщеніи не допускается безплатнаго провоза льготнаго вѣса багажа, а за каждое багажное мѣсто взимается плата, равная стоимости билета III класса.

Что же касается общаго преобразованія пассажирскаго тарифа, то въ отдѣлѣ III подробно изложены тѣ возраженія, которыя встрѣтила предложенная Министромъ Майбахомъ реформа.

На Прусскихъ Правительственныхъ дорогахъ процентное отношеніе цифры общаго движенія пассажировъ къ цифрѣ валоваго сбора за 1890/91 годъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

до 20 килом.	движенія 70,8%	сборы	15,8%
съ 21— 51 „	„ 17,6%	„	18,6%
„ 51—100 „	„ 6,8%	„	62,6%
за 101 и болѣе „	„ 4,8%	„	3,0%

Такимъ образомъ, особаго вниманія заслуживаютъ протяженія отъ 51 до 100 клм., каковыя при общей реформѣ не могли быть не затронуты, ибо и при существующихъ сравнительно высокихъ тарифахъ движеніе пассажировъ постоянно усиливается.

Въ Пруссіи средняя выручка съ пассажирскаго движенія за 1888 годъ, т. е. за время до введенія нѣкоторыхъ реформъ, была значительно ниже противъ выручки, получавшейся за то же время въ Австріи и въ особенности въ Венгріи. Средняя выручка этихъ сборовъ за 1890 годъ, т. е. за время послѣ преобразованій слѣдующая:

въ Пруссіи	2,96 герм. мар.	=	3,55 сант.
„ Венгріи	2,78 „	=	3,34 „
„ Австріи	3,01 „	=	3,61 „

Такъ что средняя выручка прусскихъ ж. дорогъ немногимъ выше чѣмъ венгерскихъ, но ниже австрійскихъ ж. дорогъ.

Не смотря на это, вопросъ о дальнѣйшемъ преобразованіи тарифовъ въ Германіи все-таки продолжаетъ развиваться. По высказанному нынѣшнимъ Министромъ въ Германскомъ рейхстагѣ мнѣнію, существующіе нынѣ въ Пруссіи тарифы далеко нельзя

признать образцовыми какъ въ отношеніи простоты ихъ, такъ и въ отношеніи требованій политической экономіи, почему таковые подлежатъ безусловно преобразованію въ смыслѣ упрощенія и ясности нормъ проѣздной платы при возможно дешевыхъ ставкахъ.

Нововведенные французскіе тарифы.

Разработывавшійся во Франціи, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ, вопросъ о преобразованіи пассажирскихъ тарифовъ получилъ 15 Декабря 1891 года въ Палатѣ Депутатовъ окончательное разрѣшеніе, и съ 1 Апрѣля с. г. введенъ въ дѣйствіе новый пассажирскій тарифъ.

Сущность этихъ преобразованій заключается въ пониженіи покилометричныхъ тарифныхъ ставокъ, сообразно состоявшимся между Правительствомъ и Обществами частныхъ желѣзныхъ дорогъ договорамъ, на основаніи коихъ Правительствомъ сдѣланъ первый шагъ къ такимъ преобразованіямъ, посредствомъ уменьшенія на 10% госуд. сбора съ пассажирскихъ билетовъ. На сколько эти преобразованія отвѣчаютъ интересамъ путешествующей публики, видно изъ нижеслѣдующаго:

За *обыкновенные* пассажирскіе билеты взималось:

	За километръ.		
	III кл.	II кл.	I кл.
Желѣзнодорожной ставки	0,05500 фр.	0,0750 фр.	0,1000 фр.
Государственнаго сбора	0,01276 »	0,0174 »	0,0232 »
Общая ставка составляла	0,06776 фр.	0,0924 фр.	0,1232 фр.
Тарифъ, введенный въ дѣйствіе съ 1-го Апрѣля 1892 года	0,04400 фр.	0,0675 фр.	0,100 фр.
Государственный сборъ	0,00528 »	0,0081 »	0,012 »
Общая ставка составитъ	0,04928 фр.	0,0756 фр.	0,112 фр.
Пониженія составляютъ:			
Желѣзнодорожной ставки на	20%	10%	—
Государствен. сбора. . .	59%	53%	48%
Слѣдовательно проѣздная плата понижена въ интересахъ публики на	27%	18%	9%

За билеты съ обратнымъ путемъ взималось:

	III кл.	II кл.	I кл.
Желѣзнодорожной ставки	0,04125 фр.	0,05625 фр.	0,0750 фр.
Государственнаго сбора.	0,00960 »	0,01315 »	0,0174 »
Общая ставка составляла	0,05085 фр.	0,06940 фр.	0,0924 фр.
Тарифъ, введенный въ дѣйствіе съ 1 Апрѣля 1892 года	0,03520 фр.	0,05400 фр.	0,075 фр.
Государственный сборъ	0,00423 »	0,00648 »	0,009 »
Общая ставка составитъ	0,03943 фр.	0,06048 фр.	0,084 фр.

Пониженія составляютъ:

Желѣзнодорожной ставки	14%	4%	—
Государствен. сбора . .	56%	50%	49%
Слѣдовательно проѣздная плата понижена въ интересахъ публики на	22%	12,9%	9%

Такимъ образомъ, новый тарифъ для обыкновенныхъ пасс. билетовъ III кл. почти тотъ же, что и дѣйствовавшій по нынѣ тарифъ для обратныхъ билетовъ III кл., тогда какъ новая ставка для обратныхъ билетовъ понижена на 22%. Пониженіе ставокъ II класса крайне незначительно, ставки же I класса понижены только на размѣръ пониженія Государственнаго сбора, такъ что, въ этомъ случаѣ, желѣзнодорожныя общества ничѣмъ не пожертвовали. Послѣднее обстоятельство допущено Правительствомъ вѣроятно потому только, что курьерскіе и скорые поѣзда во Франціи состоятъ почти исключительно изъ вагоновъ перваго класса, за проѣздъ же въ этихъ поѣздахъ не полагается никакой дополнительной платы.

По переводѣ означенныхъ ставокъ на русскую золотую валюту получится:

	III кл.	II кл.	I кл.	
за обыкновен. билеты	1,23	1,89	2,80	коп. золотомъ
» обратные »	0,96	1,51	2,10	съ километра.

Какъ уже было замѣчено въ Шотдѣлѣ, приблизительно 63,5% путешествующей публики пользуется обратными билетами, а число пассажировъ III класса составляетъ почти 62% общаго числа пассажировъ, поэтому указанныя выше пониженія слѣдуетъ признать весьма значительными.

Согласно даннымъ за 1888 годъ, валовая выручка шести главнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ составила сумму въ 315.095,500 франк., государственнаго же сбора поступило 68.477,067 фр. Если къ этимъ цифрамъ примѣнить дѣйствующій тарифъ, то окажется, что выручка желѣзныхъ дорогъ уменьшится на 33.200,440 фр., доходы же Правительства на 32.001,995 фр. Кромѣ того доходъ Правительства отъ государственнаго сбора уменьшится еще вслѣдствіе предвидѣнной недовыручки желѣзнодорожныхъ обществъ на 12%, отъ 33 милліонной недовыручки со стороны частныхъ обществъ и отъ суммы сборовъ правительственныхъ, а равно и второстепенныхъ жел. дор., такъ что, въ совокупности убытокъ составитъ для Правительства приблизительно до 53.000,000 франковъ.

Съ осуществленіемъ предпринятыхъ на линіяхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ преобразованій, нельзя было оставить и на Правительственныхъ дорогахъ въ силѣ прежніе тарифы; поэтому, для обыкновенныхъ поѣздовъ сихъ дорогъ плата за билеты III и II классовъ назначена въ томъ размѣрѣ, какъ и на частныхъ дорогахъ, для I же класса, вмѣсто 0,10 франк., установлена плата въ 0,091 фр. Что же касается платы за билеты съ обратнымъ путемъ, то таковая понижена на 30% за разстоянія до 100 килом., за разстоянія свыше 100 килом. плата понижается на 1% за каждые 20 килом. Въ сообщеніи станцій Правительственныхъ жел. дорогъ съ Парижемъ примѣняется та же плата, что и на частныхъ дорогахъ.

Изъ вышесказаннаго усматривается, что Правительственныя дороги приняли у себя для обратныхъ билетовъ градаціонную систему пониженія проѣздной платы соотвѣтственно протяженію пути, частныя же дороги Франціи, къ сожалѣнію, не послѣдовали этому примѣру и оставили въ силѣ покилометричный тарифъ, хотя при преобразованіи товарныхъ тарифовъ для грузовъ большой скорости примѣнена система градаціоннаго тарифа.

Нововведенный тарифъ не отличается особенною простотою въ тарифо-техническомъ отношеніи. Прежнія тарифныя ставки относились между собою такъ 1 : 1,3 : 1,8, отношенія же нынѣшнихъ составляетъ 1 : 1,5 : 2,7. Это увеличеніе разницы между прежнимъ и новымъ тарифами, безъ сомнѣнія, поведетъ въ будущемъ къ еще большему переходу пассажировъ изъ вагоновъ высшихъ въ вагоны низшихъ классовъ, что, въ свою очередь, повлечетъ за собою сокращеніе сборовъ.

Нововведенные тарифы прочихъ государствъ.

Изъ новыхъ пассажирскихъ тарифовъ прочихъ государствъ заслуживаютъ вниманія между прочимъ тарифы **Голландскихъ** желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ оставлены въ силѣ билеты съ обратнымъ путемъ и, сверхъ того, примѣнена система градаціоннаго тарифа съ весьма низкими ставками.

Подраздѣленіе на поясы слѣдующее: первые 150 килом. протяженія дороги заключаютъ въ себѣ три пояса по 50 километр.; отъ 150 до 240 клм. три пояса по 30 клм. Согласно этимъ поясамъ, тарифная единица понижается до 240 килом., далѣе этого разстоянія ставки остаются однѣ и тѣ же.

Такимъ образомъ, напр., за разстояніе въ 300 клм. плата составила бы:

	За обыкнов. билеты.	За билеты съ обратн. путемъ.
III кл.	1,24 цент.=0,66 к. зол.	0,93 цент.=0,49 к. зол.
II »	1,86 „ =0,99 » »	1,40 „ =0,79 » »
I »	2,48 „ =1,32 » »	1,86 „ =0,98 » »

Весьма интересны за симъ тарифы **Румынскихъ** желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ проѣздная плата уменьшена въ зависимости отъ разстоянія и класса вагона.

Изо всего, что сказано о пассажирскихъ тарифахъ какъ въ настоящемъ, такъ и въ предшествующихъ отдѣлахъ этого обзора, явствуетъ, что большинство европейскихъ государствъ сознало

необходимость преобразованія по той или другой системѣ существующихъ тарифовъ съ цѣлью упорядоченія ихъ и удешевленія проѣзда.

Ни одно, однако, изъ государствъ, предпринимая реформу, не задалось мыслью примѣнить къ пассажирскимъ тарифамъ проектированную Перротомъ, Герцка и Энгелемъ систему одноплатнаго тарифа (Penny-Porto), за исключеніемъ Венгріи, принявшей эту систему на протяженіяхъ свыше 225 километровъ, и едва ли другія Государства послѣдуютъ примѣру Венгріи.

V.

Соображенія и заключеніе.

Изъ приведенныхъ въ III отдѣлѣ настоящаго труда свѣдѣній видно, что во всѣхъ безъ исключенія государствахъ Западной Европы пассажирскіе тарифы подвергались неоднократнымъ измѣненіямъ и, болѣе или менѣе, значительнымъ пониженіямъ ихъ первоначальныхъ нормъ.

У насъ, въ Россіи, до 1889 года, въ дѣлѣ пассажирскихъ тарифовъ, вообще, не дѣлалось никакихъ отступленій отъ общихъ уставныхъ основаній расчета провозной платы; если, впрочемъ, и были сдѣланы нѣкоторыя частныя отступленія, то лишь для ближняго—дачнаго сообщенія.

Пониженія тарифовъ, до сего времени допускавшіяся для проѣзда представителей разныхъ съѣздовъ, конференцій и коммиссій, а также экспонентовъ выставокъ, вводились въ дѣйствіе лишь на сравнительно короткіе и опредѣленные сроки, и, какъ спеціальныя, ни коимъ образомъ не могли вліять на общее движеніе.

Сдѣланныя въ послѣднее время попытки оживить пассажирское движеніе въ дальнемъ сообщеніи путемъ установленія удешевленныхъ билетовъ круговыхъ путешествій, равно какъ и произведенныя Главнымъ Обществомъ пониженія платы для проѣзда изъ заграницы въ Россію цѣлыхъ компаній, не могли дать удовлетворительныхъ результатовъ по той причинѣ, что введены въ дѣйствіе сравнительно очень недавно и ограничиваются лишь опредѣленными протяженіями. Къ тому же пониженіе тарифа для одного только дальняго сообщенія, само по себѣ, не можетъ служить къ оживленію пассажирскаго движенія вообще, если не будетъ произведено общаго пониженія тарифа.

Для сравненія тарифныхъ единицъ разныхъ государствъ, включая сюда и существующій въ нѣкоторыхъ изъ нихъ государственный сборъ, таковыя выражены мною въ копѣйкахъ золотомъ al pari. Хотя въ Россіи разница между кредитной и золотою валютами значительнѣе, чѣмъ во всѣхъ государствахъ Западной Европы, тѣмъ не менѣе и наши тарифы, расчитанные

въ дѣйствительности въ кредитной валютѣ, разсматриваются мною какъ бы исчисленными въ золотой валютѣ, на томъ основаніи, что внутри государства на кредитныя деньги, коль скоро таковыя затрачиваются на удовлетвореніе потребностей жизни, а не на пріобрѣтеніе предметовъ заграничнаго ввоза, колебанія курса большаго вліянія не имѣютъ. При расходахъ по найму квартиры, остановкамъ въ гостинницахъ, по путешествіямъ, включая сюда и покупку билета на проѣздъ,—рубль всегда остается рублемъ, сохраняя свою номинальную стоимость и потому таковой вполнѣ соотвѣтствуетъ, въ отношеніи такихъ расходовъ, номинальной стоимости валюты другаго государства.

Основныя ставки пассажирскихъ тарифовъ разныхъ государствъ слѣдующія:

Основныя тарифныя ставки разныхъ государствъ.

Наименованія Государствъ.	Въ копѣйкахъ золотомъ за километръ.					
	III кл.		II кл.		I кл.	
	Поѣзда.		Поѣзда.		Поѣзда.	
	пассаж.	скор.	пассаж.	скор.	пассаж.	скор.
1. Венгрія	1,04	1,25	1,54	1,85	2,07	2,43
2. Австрія (Прав. д.)	0,62	0,93	1,24	1,86	1,86	2,79
тоже (частн. д.)	1,47	1,76	2,26	2,71	2,95	3,54
3. Германія	1,24	1,45	1,86	2,07	2,48	2,76
4. Франція	1,23	1,23	1,89	1,89	2,80	2,80
5. Бельгія	0,94	1,18	1,42	1,77	1,89	2,36
6. Голландія	1,33	1,33	2,12	2,12	2,65	2,65
7. Швейцарія	1,25	1,40	1,75	2,10	2,50	3,10
8. Италія	1,27	1,41	1,98	2,18	2,82	3,11
9. Швеція	1,22	1,40	1,84	2,10	2,45	3,10
10. Норвегія	1,19	1,42	1,82	2,18	2,45	2,94
11. Данія	1,16	1,16	1,86	1,86	2,56	2,56
12. Англія	1,64	1,64	2,05	2,05	2,46	2,46
13. Испанія	1,30	—	2,16	—	2,88	—
14. Португалія	1,64	—	2,17	—	2,77	—
15. Румынія	1,20	—	2,50	—	3,00	—
16. Сербія	1,25	1,75	1,87	2,63	2,50	3,50
17. Болгарія	1,82	1,82	2,80	2,80	3,77	3,77
18. Турція	1,82	1,82	2,80	2,80	3,77	3,77
19. Египетъ	0,87	1,05	1,90	2,28	2,96	3,55
20. Греція	1,30	1,30	2,19	2,19	2,63	2,63
21. Россія	1,34	—	2,73	—	3,52	—

Изъ приведеннаго сравненія видно, что во всѣхъ государствахъ основныя ставки пассажирскихъ тарифовъ ниже чѣмъ въ Россіи; исключеніе составляютъ: Англія,—гдѣ ставка III кл.= 1,69 коп. зол., но за то тамъ эта же ставка примѣняется и при расчетѣ платы за проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ, — Болгарія, Португалія и Турція. Основнымъ ставкамъ послѣднихъ трехъ

государствъ можно противопоставить увеличенныя на 50% ставки Закавказской желѣзной дороги.

Сверхъ того, во многихъ государствахъ вышеприведенныя тарифныя ставки примѣняются только на короткихъ протяженіяхъ, по мѣрѣ же увеличенія разстояній таковыя понижаются. Эти основныя ставки еще болѣе рознятся отъ ставокъ, существующихъ въ Россіи тѣмъ, что тамъ, гдѣ нѣтъ поясныхъ тарифовъ, введены обратные билеты съ пониженною на 20%—30% противъ основнаго тарифа платою.

Статист. данныя по движенію пассажировъ и сборамъ съ нихъ.

Прежде чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію собственно пассажирскаго движенія по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, нельзя не остановиться на нижеслѣдующихъ статистическихъ по этому предмету данныхъ, распубликованныхъ въ сборникѣ Министерства Путей Сообщенія:

		1890 г.	1883 г.	Болѣе или менѣе противу 1883 г.		%
Общее протяженіе	верстъ	27,238	22,215	+	5023	22,6
Общее протяженіе для выводовъ	»	26,679	21,901	+	4778	21,8
Число пассажировъ I—IV класса	число	40.622,372	34.765,526	+	5.856,846	16,8
Общее число пассажировъ, включая воинскихъ чиновъ и арестантовъ*)	»	44.302,712	37.561,107	+	6.741,605	17,9
Пробѣгъ пасс. I—IV кл	верстъ	3.532.863,000	3.171.648,000	+	361.215,000	11,4
Общій пробѣгъ пассажировъ, включая воинск. чиновъ и арестантовъ .	»	4.395.266,000	3.829.482,000	+	565.784,000	14,8
Выручка съ пасс. I—IV кл.	рубл.	46.609,135	42.957,506	+	3.651,629	8,5
Общая выручка, включая войска и арестантовъ .	»	49.529,620	45.384,030	+	4.145,590	9,1
что даетъ слѣдующіе результаты:						
Среднее число пассажир. на версту	число	*) 176,155	174,862	+	1293	0,7
Средній пробѣгъ одного пассажира	верстъ	101,06	101,95	—	0,89	0,7
Средняя выручка по перевозкѣ всѣхъ пассажир.:						
а) на версту дор. I—IV кл.	рубл.	1747	2002	—	255	12,7
б) » » » всѣхъ .	»	1856	2072	—	216	10,4
в) на одного пассажира .	»	106,50	120,80	—	14,30	11,9
г) на пассажиро-версту .	»	1,05	1,18	—	0,13	11,4

Результаты пассажир. движенія на русскихъ ж. дорогахъ.

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что съ 1883 г. по 1890 г. протяженіе желѣзнодорожной сѣти увеличилось на 21,8%; число пассажировъ — на 16,8%; пробѣгъ пассажиро-поѣздовъ — на 11,4%; валовая же выручка — всего на 8,5%, причемъ средняя

*) Въ число перевезенныхъ пассажировъ 1890 г. включено 2.201,963 проѣхавшихъ по безплатнымъ билетамъ.

выручка съ версты понизилась: общая — на 12,7%; съ пассажира — на 11,9% и пассажиро-версты — на 11,4%.

Но еще болѣе яркую картину колебанія сборовъ съ пассажировъ, включая воинскихъ чиновъ и арестантовъ, даютъ нижеслѣдующія цифры:

въ 1883 г.	сборъ = 45.384,030 р. с.;	на версту	2.072 р. с.
» 1884 »	» » 44.787,782 »	»	1.990 »
» 1885 »	» » 43.889,480 »	»	1.865 »
» 1886 »	» » 43.463,143 »	»	1.789 »
» 1887 »	» » 43.636,831 »	»	1.761 »
» 1888 »	» » 46.773,055 »	»	1.826 »
» 1889 »	» » 48.578,488 »	»	1.846 »
» 1890 »	» » 49.529,619 »	»	1.856 »

изъ чего явствуетъ, что, начиная съ 1883 года и до 1887 г., сборы все уменьшались; съ 1888 г., хотя и увеличились отъ 3,5% до 5%, тѣмъ не менѣе они все-таки на 12% ниже сборовъ 1883 года, не смотря даже на то, что за послѣдніе 3 года сѣть желѣзныхъ дорогъ, съ открытіемъ для движенія новыхъ желѣзнодорожныхъ путей, увеличилась на 1899 верстъ, отчего увеличилась, конечно, и самая площадь сообщеній. Сверхъ того, были предприняты нѣкоторыя мѣры къ облегченію движенія: въ составъ поѣздовъ включены вагоны прямаго сообщенія для перехода пассажировъ съ одной желѣзной дороги на другую безъ пересадки и нѣкоторыя другія подобныя облегченія.

Приводимая ниже таблица показываетъ ежегодное движеніе пассажировъ по классамъ вагоновъ, за время съ 1883 г. по 1890 годъ.

Данныя съ 1883 г. по 1888 г. показаны для частныхъ дорогъ отдѣльно на томъ основаніи, что число верстъ желѣзнодорожной сѣти, въ этотъ промежутокъ времени, оставалось почти одно и то же, такъ какъ разница въ протяженіяхъ въ 1888 г. противъ 1883 г. составляла лишь 275 верстъ. Съ 1889 года, съ переходомъ нѣкоторыхъ частныхъ дорогъ въ Казну и съ открытіемъ новыхъ, построенныхъ Правительствомъ путей, число верстъ сѣти частныхъ желѣзныхъ дорогъ стало постепенно уменьшаться, а казенныхъ увеличиваться. Въ виду этого, данныя за 1883, 1888, 1889 и 1890 гг. какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ показаны вмѣстѣ.

Года.	Эксплоатационная длина дорогъ *).	ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВЪ.								
		въ вагонахъ I класса.	% отношеніе къ общему числу.	въ вагонахъ II класса.	% отношеніе къ общему числу.	въ вагонахъ III класса.	% отношеніе къ общему числу.	въ вагонахъ IV класса.	% отношеніе къ общему числу.	Общее число пассажировъ въ вагонахъ всѣхъ 4-хъ классовъ.
		Частныя русскія желѣзныя дороги:								
1883	20,744 **20,522**	683,309	2,1	3.239,036	9,7	28.588,549	85,5	777,807	2,4	33.288,701
1884	20,744 **20,744**	663,550	2,0	3.085,334	9,3	28.828,328	86,2	873,107	2,5	33.450,319
1885	21,111 **21,063**	608,799	1,9	2.847,020	8,6	28.943,148	87,7	603,114	1,8	33.002,081
1886	21,098 **21,082**	579,504	1,8	2.577,742	7,8	29.200,327	88,6	604,090	1,8	32.961,663
1887	20,876 **20,572**	559,553	1,7	2.493,903	7,6	29.079,002	89,0	545,891	1,7	32.678,349
1888	20,986 **20,797**	558,648	1,6	2.771,063	8,1	30.252,643	88,4	631,475	1,9	34.213,829
		Казенныя и частныя русскія дороги:								
1883	22,215 **21,901**	700,872	2,0	3.343,316	9,6	29.917,441	86,1	803,897	2,3	34.765,526
1888	26,133 **25,574**	584,445	1,6	2.922,135	7,8	32.964,805	88,4	837,383	2,2	37.308,768
1889	26,554 **26,314**	586,824	1,5	2.969,762	7,5	34.981,404	88,8	856,733	2,2	39.394,723
1890	27,238 **26,679**	573,591	1,4	2.908,180	7,2	36.039,657	88,7	1.100,944	2,7	40.622,372

Примѣчаніе *). **Число верстъ эксплоатаціонной длины дорогъ, обозначенныя жирнымъ шрифтомъ предназначаются для выводовъ.**

Заключающіяся въ этой таблицѣ данныя указываютъ на постепенное уменьшеніе числа пассажировъ въ вагонахъ двухъ первыхъ классовъ и на увеличеніе его, въ то же время, въ вагонахъ III и даже IV класса, каковыми, вѣроятно, пользовались не только рабочіе, но и другіе классы населенія.

Движеніе пассажировъ по классамъ вагоновъ составляло:

	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.
въ 1883 г.	2,0%	9,6%	86,1%	2,3%
„ 1890 „	1,4%	7,2%	88,7%	2,7%

слѣдовательно, пассажирское движеніе въ вагонахъ I класса уменьшилось на 0,6% и II класса на 2,4%, въ III же классѣ увеличилось на 2,6%, а въ IV классѣ на 0,4%.

Допуская, однако, возможность предположенія, что процентное отношеніе числа пассажировъ вагоновъ высшихъ классовъ къ общему ихъ числу на дорогахъ съ болѣе оживленнымъ пассажирскимъ движеніемъ окажется болѣе выгоднымъ, и, что такимъ образомъ, общіе средніе выводы будутъ говорить въ пользу именно этихъ классовъ, я, для лучшаго ознакомленія съ вопросомъ о движеніи пассажировъ за 1889 и 1890 г. г. по отдѣльнымъ желѣзнодорожнымъ линіямъ, привожу нижеслѣдующую таблицу:

НАЗВАНІЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.	Эксплоатаціонная длина дорогъ.	Перевезено пассажировъ: въ вагонахъ I класса.	% отношеніе къ общ. числу.	въ вагонахъ II класса.	% отношеніе къ общ. числу.	въ вагонахъ III класса.	% отношеніе къ общ. числу.	въ вагонахъ IV класса.	% отношеніе къ общ. числу.	Итого въ вагонахъ всѣхъ четырехъ классовъ.
въ 1889 году.										
Частныя жел. дороги.										
Варшаво-Бромбергская	138	7,333	1,3	58,867	11,5	260,216	87,2	—	—	326,416
Варшаво-Вѣнская	325	23,278	1,1	214,753	10,5	1.807,555	88,4	—	—	2.045,586
Московско-Нижегородская	426 (604)	15,735	1,0	77,781	5,1	1.449,032	93,9	—	—	1.542,548
Николаевская	609	48,815	2,6	174,798	9,2	1.581,852	83,1	96,998	5,1	1.902,463
С.-Петербурго-Варшавская	1,207	42,469	2,0	223,926	10,5	1.871,501	87,5	—	—	2.137,896
Курско-Кіевская	439	8,439	1,6	57,000	10,5	477,328	87,9	—	—	542,767
Курско-Харьково-Азовская	763 (1,262)	16,686	1,4	82,811	6,9	1.011,262	83,9	94,098	7,8	1.204,857
Либаво-Роменская	1,191	8,212	0,8	48,842	4,7	983,238	94,1	4,606	0,4	1.044,898
Московско-Брестская	1,032	13,945	1,1	99,250	7,8	1.157,720	91.1	—	—	1.270,915
Московско-Курская	512	31,743	1,6	134,877	7,1	1.745,767	91,3	—	—	1.912,387
Московско-Рязанская	243	12,522	1,0	58,308	4,9	1.064,256	88,7	65,389	5,4	1.200,475
Моск.-Ярос. (а) Москва-Кострома	363	13,653	1,0	84,929	6,4	1.242,073	92,6	—	—	1.340,655
Вологодская (б) Ярославль-Вологда	192	329	1,0	3,755	6,1	117,177	92,9	—	—	121,475
Юго-Западныя	2,336 (2,332)	55,106	1,9	280,087	9,7	2.556,305	88,0	12,155	0,4	2.903,693
ИТОГО	9,776 (9,714)	298,603	1,5	1.599,984	8,2	17.325,282	88,9	273,286	1,4	19.496,827
Балтійская	568	80,433	3,1	281,041	11,0	2.182,546	85,3	15,063	0,6	2.559,083
Царскосельская	25	66,181	5,9	212,353	18,8	804,435	71,3	45,237	4,0	1.127,206
ИТОГО	593	146,614	4,0	493,394	13,4	2.985,981	81,0	60,300	1,6	3.686,289
Казенныя жел. дороги.										
Харьково-Николаевская	1,031	10,891	0,8	64,670	4,7	1.256,856	90,9	49,459	3,6	1.381,966
Остальныя	6,609 (6,461)	31,189	0,8	185,855	4,8	3.468,346	89,0	209,557	5,4	3.894,857
ИТОГО	7,640 (7,492)	42,080	0,8	250,525	4,8	4.725,202	89,5	259,016	4,9	5.276,823
Вообще по казеннымъ и частнымъ жел. дорогамъ	18,009 (17,779)	486,959	1,7	2.343,903	8,2	25.036,465	88,0	592,602	2,1	28.459,929

Примѣчаніе. Числа верстъ эксплоатаціонной длины дорогъ, заключенныя въ скобкахъ, предназначаются для выводовъ.

НАЗВАНІЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.	Эксплоатаціонная длина дорогъ.	Перевезено пассажировъ: въ вагонахъ I класса.	% отношеніе къ общ. числу.	въ вагонахъ II класса.	% отношеніе къ общ. числу.	въ вагонахъ III класса.	% отношеніе къ общ. числу.	въ вагонахъ IV класса.	% отношеніе къ общ. числу.	Итого въ вагонахъ всѣхъ четырехъ классовъ.
въ 1890 году.										
Частныя жел. дороги.										
Варшаво-Вѣнская (съ бывшею Варшаво-Бромбергскою)	463	23,169	1,0	236,789	10,1	2.078,556	88,9	—	—	2.338,514
Московско-Нижегородская	426	15,558	1,0	76,180	4,6	1.534,491	94,4	—	—	1.626,229
Николаевская	(604) 609	49,062	2,5	176,540	9,0	1.626,811	83,2	103,938	5,3	1.956,351
С.-Петербурго-Варшавская	1,207	41,363	1,8	220,605	10,8	1.924,817	87,4	—	—	2.186,785
Курско-Кіевская	439	8,240	1,5	56,508	10,6	465,259	87,9	—	—	530,007
Курско-Харьково-Азовская	763	16,546	1,2	85,465	6,6	1.032,674	80,2	150,143	12,0	1.286,028
Либаво-Роменская	(1,262) 1,912	7,234	0,7	44,385	4,5	931,022	94,8	—	—	982,641
Московско-Брестская	1,032	13,768	1,0	104,212	7,5	1.272,808	91,5	—	—	1.390,788
Московско-Курская	512	33,399	1,7	135,689	6,9	1.783,868	91,4	—	—	1.952,956
Московско-Рязанская	243	13,453	1,0	59,045	4,6	1.137,255	88,6	74,829	5,8	1.284,582
Моск.-Яросл. а) Москва-Кострома	363	14,244	1,0	88,213	6,1	1 262,805	92,9	—	—	1.365,266
Вологодская б) Ярославль-Вологда	192	287		3,853		122,209		—	—	126,345
Юго-Западныя	2,614	51,704	1,7	221,930	7,3	2.713,785	89,9	32,544	1,1	3.019,963
ИТОГО	(9,860) 10,775	288,027	1,4	1.509,814	7,5	17.886,360	89,3	362,254	1,8	20 046,455
Балтійская	568	75,501	2,8	287,105	10,9	2.248,113	86,0	8,664	0,3	2.619,383
Царскосельская	25	66,048	6,0	218,776	20,0	766,568	69,7	47,412	4,3	1.098,804
ИТОГО	593	131,549	3,8	505,881	13,6	3.014,689	81,1	56,076	1,5	3.718,187
Казенныя жел. дороги.										
Харьково-Николаевская	1,031	11,304	0,8	63,527	4,4	1 292,595	90,3	65,340	4,5	1.432,766
Остальныя	(6,836) 7,976	37,806	0,8	215,552	4,8	4.002,858	89,3	223,174	5,1	4.479,390
ИТОГО	(7,867) 9,007	49,110	0,8	279,079	4,7	5.295,453	89,7	288,514	4,8	5.912,156
Вообще по казеннымъ и частнымъ жел. дорогамъ	(18,320) 17,761	478,686	1,6	2.294,774	7,7	26.196,494	88,3	706,844	2,4	29.676,798

Примѣчаніе. Числа верстъ эксплоатаціонной длины дорогъ, заключенныя въ скобкахъ, предназначаются для выводовъ.

Приведенныя въ этой таблицѣ желѣзныя дороги подраздѣлены на 3 группы, изъ коихъ первую составляютъ 12 важнѣйшихъ линій, имѣющихъ наиболѣе оживленное пассажирское движеніе, вторую—Балтійская и Царскосельская желѣзныя дороги, въ виду особаго характера пассажирскаго движенія по этимъ дорогамъ, и третью—всѣ казенныя желѣзныя дороги.

Изъ сравненія процентныхъ отношеній общихъ результатовъ перевозки пассажировъ по классамъ вагоновъ къ общему числу пассажировъ, на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, съ таковыми же результатами на 12 важнѣйшихъ линіяхъ за 1889 и 1890 года, оказывается, что разница между этими отношеніями крайне незначительна, а на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ % отношеніе пассажировъ въ вагонахъ высшихъ классовъ даже значительно ниже средняго.

Уменьшеніе числа пассажировъ II кл.

Особенно замѣтно уменьшается число пассажировъ II класса, на всѣхъ дорогахъ, за исключеніемъ С.-Петербурго-Варшавской и Курско-Кіевской, какъ это видно изъ нижеслѣдующаго.

Число пассажировъ II класса составляло:

	въ 1889 г.	въ 1890 г.
На Варшаво-Вѣнской ж. д. . . .	10,5%	10,1%
» Московско-Нижегородской ж. д.	5,1%	4,6%
» Николаевской ж. д.	9,2%	9,0%
» С.-Петербурго-Варшавской . .	10,5%	10,8%
» Курско-Кіевской ж. д. . . .	10,5%	10,6%
» Курско-Харьково-Азовской ж. д.	6,9%	6,6%
» Либаво-Роменской ж. д. . . .	4,7%	4,5%
» Московско-Брестской ж. д. . .	7,8%	7,5%
» Московско-Курской ж. д. . .	7,1%	6,9%
» Московско-Рязанской ж. д. . .	4,9%	4,6%
» Московско-Ярославской ж. д. .	6,7%	6,1%
» Юго-Западныхъ ж. д. . . .	9,7%	7,3%
» Казенныхъ ж. д.	4,8%	4,7%
общаго числа пассажировъ.		

Наибольшее уменьшеніе числа пассажировъ II класса наблюдается на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ вообще движеніе пассажировъ по классамъ вагоновъ въ 1890 году замѣтно измѣнилось противъ 1889 года, а именно:

изъ общаго числа пассажировъ перевезено въ вагонахъ:

	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.
въ 1889 г.	1,9%	9,7%	88%	0,4%
„ 1890 „	1,7%	7,3%	89%	1,1%

Поразительное уменьшеніе числа пассажировъ въ вагонахъ II класса, которыми обыкновенно пользуются представители средняго класса населенія, и переходъ ихъ въ вагоны III класса, служитъ лучшимъ подтвержденіемъ, того, что наши тарифы слишкомъ высоки. Переходу пассажировъ въ вагоны III класса не мало содѣйствуетъ также разница въ размѣрахъ взимаемаго государственнаго сбора (15% и 25%).

То обстоятельство, что пассажиръ, переходя въ вагонъ III класса, рѣшается отказаться отъ удобствъ, предоставляемыхъ ему вагонами высшихъ классовъ, каковыя удобства у насъ въ Россіи, при весьма значительныхъ протяженіяхъ желѣзныхъ дорогъ и климатическихъ условіяхъ, играютъ несравненно большую роль, нежели заграницею, по моему мнѣнію, лучше всего доказываетъ, что средній классъ населенія не въ состояніи платить столь высокихъ тарифовъ.

Изъ приведенныхъ выше цифровыхъ данныхъ явствуетъ, что пассажирское движеніе на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ не только не развивается, но даже, наоборотъ, становится все слабѣе, и особенно въ смыслѣ выручки.—Поэтому, въ интересахъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдуетъ всѣми мѣрами, преимущественно же пониженіемъ дѣйствующихъ тарифовъ, содѣйствовать возможному развитію этого движенія.

Какія же, однако, основанія для тарифной реформы должны быть признаны правильными, и чѣмъ можно было бы позаимствоваться для этой цѣли изъ произведенныхъ уже въ Западной Европѣ тарифныхъ реформъ?

Въ Пруссіи 70,8% общаго числа пассажировъ приходится на протяженія до 20 километровъ и 95,5% на протяженія до

100 километровъ, иными словами, на протяженія отъ 20 до 100 километровъ, т. е. на 80 килом. приходится 24,7%, а на протяженія свыше 100 килом. всего лишь 4,5% общаго числа пассажировъ.

Въ Венгріи, не смотря на значительное пониженіе тарифа, 71,53% общаго числа пассажировъ приходится на протяженія до 25 километровъ и 91,1% на протяженія до 100 километровъ.

Хотя у насъ, къ сожалѣнію, и не имѣется точныхъ статистическихъ данныхъ о среднемъ междустанціонномъ движеніи пассажировъ, тѣмъ не менѣе то обстоятельство, что въ Средней Европѣ, за малыми исключеніями, maximum средняго пробѣга пассажира выражается въ 45 километрахъ, а у насъ въ 107 километрахъ или 100 верстахъ, наглядно доказываетъ, что у насъ нѣтъ сосѣдняго сообщенія въ томъ смыслѣ, какъ таковое понимается въ Средней Европѣ, или лучше сказать, что въ Россіи это сообщеніе имѣетъ совершенно иныя протяженія.

Въ Средней Европѣ, протяженія въ 150 — 200 километровъ составляютъ уже дальнее, а у насъ въ Россіи еще ближнее (сосѣднее) сообщеніе, служащее для сношеній городскихъ жителей съ окрестными, дачными мѣстами. Даже разстоянія въ 200—400 верстъ не признаются за особенно дальнія путешествія. Вообще дальнія путешествія внутри Россіи, по своимъ разстояніямъ, не могутъ быть сравниваемы съ такими же путешествіями въ западно-европейскихъ государствахъ.

При разрѣшеніи вопроса объ удешевленіи пассажирскихъ тарифовъ, главное вниманіе приходится обращать на дальнее сообщеніе; но и для ближняго сосѣдняго сообщенія также было бы полезно предпринять, хотя и въ меньшихъ размѣрахъ, пониженія тарифовъ, дабы облегчить сообщеніе съ сосѣдними станціями и торговопромышленными пунктами.

Система образованія ставокъ пассажирскаго тарифа.

Въ виду приведенныхъ выше результатовъ, при установленіи пониженныхъ тарифовъ, особаго вниманія заслуживаетъ II кл.

Что же касается вопроса о системѣ образованія ставокъ пассажирскаго тарифа, то полагаю, что непригодность Венгерской и Австрійской поясныхъ системъ уже достаточно выяснена. Главный недостатокъ этихъ системъ заключается, какъ выше замѣчено, въ неправильномъ, слишкомъ рѣзкомъ повышеніи

платы при переходѣ отъ одного пояса къ другому. Такое повышеніе платы даетъ пассажирамъ возможность прерывать путь и пріобрѣтать, если то оказывается выгоднымъ, вмѣсто одного билета отъ станціи отправленія и до станціи назначенія, по нѣсколько билетовъ на разныя разстоянія пути.

Усиленіе пассажирскаго движенія на венгерскихъ желѣзныхъ дорогахъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть приписано введенію въ дѣйствіе пояснаго тарифа, а исключительно пониженію прежде дѣйствовавшихъ, слишкомъ высокихъ ставокъ: путешествующей публикѣ система существующихъ тарифовъ, сама по себѣ, не представляетъ никакого интереса, лишь бы ставки этихъ тарифовъ были низки.

Примѣняясь къ условіямъ жизни въ Россіи, я полагалъ бы, въ дѣлѣ тарифной реформы, отдать предпочтеніе градаціонному тарифу, какъ наиболѣе отвѣчающему и проходимымъ публикою разстояніямъ и эксплоатаціоннымъ расходамъ желѣзныхъ дорогъ. Особеннаго же вниманія этотъ тарифъ заслуживаетъ еще и потому, что лишь при тѣхъ значительныхъ разстояніяхъ, которыя приходится проѣзжать нашимъ путешественникамъ, эта система для дальнихъ сообщеній, на мой взглядъ, представляется единственно правильною.

Само собою разумѣется, что пониженія проѣздной платы должны производиться въ зависимости отъ скорости сообщеній, причемъ необходимо принять въ соображеніе разницу между обыкновенными пассажирскими, почтовыми и скорыми поѣздами.

Въ обыкновенныхъ пассажирскихъ, а равно и смѣшанныхъ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, съ цѣлью оживленія сосѣдняго сообщенія, было бы весьма цѣлесообразно начинать пониженія уже съ незначительныхъ разстояній. Главное значеніе этихъ поѣздовъ — массовая перевозка пассажировъ III кл., проѣзжающихъ обыкновенно лишь небольшія разстоянія.

Въ виду слабаго пассажирскаго движенія въ вагонахъ высшихъ классовъ слѣдовало бы, на большинствѣ дорогъ, допустить вагоны III класса и въ почтовыхъ поѣздахъ; пониженія же платы за проѣздъ въ этомъ классѣ — производить на болѣе значительныхъ разстояніяхъ, начиная, напр., съ 300 верстъ, въ то время какъ для двухъ первыхъ классовъ, начиная уже со 100

верстъ. На дальнѣйшихъ разстояніяхъ, разница между платами обыкновенныхъ пассажирскихъ и почтовыхъ поѣздовъ не должна быть слишкомъ значительною.

Для курьерскихъ поѣздовъ, тамъ, гдѣ таковые уже находятся въ движеніи, или же предполагается ихъ ввести, увеличеніе платы на 20%, т. е. въ размѣрѣ, предусмотрѣнномъ Уставомъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, при пониженіи тарифовъ, окажется уже недостаточнымъ и не соотвѣтствующимъ ни эксплоатаціоннымъ расходамъ, ни расходамъ по пріобрѣтенію болѣе дорогаго подвижнаго состава.

На заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ дополнительная плата за проѣздъ въ скорыхъ и курьерскихъ поѣздахъ колеблется между 20% и 50% *).

По мнѣнію спеціалистовъ желѣзнодорожнаго дѣла, надбавка дополнительной платы въ 50% слишкомъ велика, а въ 20% наоборотъ — слишкомъ мала; дополнительная же плата въ размѣрѣ $33^1/_3$% признается наиболѣе соотвѣтствующею увеличенію расходовъ по передвиженію такого рода поѣздовъ.

Въ такомъ именно размѣрѣ надбавка для курьерскихъ поѣздовъ, противъ платы почтовыхъ поѣздовъ, принята во вновь утвержденномъ пассажирскомъ тарифѣ Николаевской желѣзной дороги и ее можно бы рекомендовать также и для прочихъ дорогъ.

---

*) На заграничныхъ жел. дорогахъ, практикующихъ процентную надбавку за проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ, различіе въ платѣ дѣлается только между обыкновенными пассажирскими и скорыми (Schnellzüge) поѣздами, плата же за проѣздъ во всѣхъ скорыхъ поѣздахъ, независимо отъ ихъ скорости, названія и входящихъ въ составъ классовъ вагоновъ, вездѣ одинакова; исключеніе, впрочемъ, составляетъ лишь, такъ называемый Orient Express поѣздъ, за проѣздъ въ которомъ, сверхъ обусловленной для скорыхъ поѣздовъ надбавки, взимается особая дополнительная плата въ размѣрѣ 20%.

Изъ русскихъ жел. дорогъ, только на Николаевской жел. дорогѣ поѣзда подраздѣляются на пассажирскіе, почтовые, скорые и курьерскіе, причемъ для каждаго изъ нихъ имѣются особые тарифы.

На Варшаво-Вѣнской жел. дорогѣ за проѣздъ въ курьерскихъ поѣздахъ, состоящихъ изъ вагоновъ I и II классовъ, взимается дополнительная плата въ размѣрѣ 15%, а на желѣзныхъ дорогахъ Главнаго Общества въ таковыхъ же поѣздахъ, но состоящихъ исключительно изъ вагоновъ I класса, разрѣшено взимать надбавку въ размѣрѣ 20%.

Въ силу приведенныхъ выше соображеній, я предложилъ бы слѣдующія градаціонныя тарифныя ставки для обыкновенныхъ **пассажирскихъ поѣздовъ.**

Проектъ ставокъ для обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ.

					III кл.	II кл.	I кл.
отъ 1	до	25	верстъ	по	1,25 к.	2,25 к.	3,00 к.
› 26	›	50	›	›	1,20 ›	2,15 ›	2,90 ›
› 51	›	75	›	›	1,15 ›	2,05 ›	2,80 ›
› 76	›	100	›	›	1,10 ›	1,95 ›	2,70 ›
› 101	›	200	›	›	1,05 ›	1,85 ›	2,60 ›
› 201	›	400	›	›	1,00 ›	1,70 ›	2,40 ›
› 401	›	600	›	›	0,95 ›	1,55 ›	2,20 ›
› 601	›	800	›	›	0,85 ›	1,40 ›	2,00 ›
› 801	›	1000	›	›	0,75 ›	1,25 ›	1,80 ›
и свыше		1000	›	›	0,60 ›	1,00 ›	1,40 ›

Такимъ образомъ получились бы слѣдующія ступени платы:

				для III кл.	II кл.	I кл.
одна	до 25	вер.		без	ъ ски	дки.
три	по 25	›	со скидкою по	0,05 к.	0,10 к.	0,10 к.
одна	въ 100	›	› ›	0,05 ›	0,10 ›	0,10 ›
двѣ	по 200	›	› ›	0,05 ›	0,15 ›	0,20 ›
двѣ	по 200	›	› ›	0,10 ›	0,15 ›	0,20 ›
и свыше	1000	›	› ›	0,15 ›	0,25 ›	0,40 ›

такъ что, градаціонныя скидки, для разъ навсегда установленныхъ протяженій, составили бы: для III класса по 0,05 коп. до 600 верстъ; съ 601 до 1000 верстъ—по 0,10 к. и свыше 1000 верстъ по 0,15 к. Для II и I клас. до 200 верстъ—по 0,10 коп., съ 201 до 1000 верстъ—по 0,15 к. и 0,20 к., а свыше 1000 верстъ по 0,25 к. и 0,40 к.

Для облегченія сравненій привожу таблицу, въ которой плата, расчитанная на основаніи высказанныхъ соображеній, съ прибавленіемъ къ ней государственнаго сбора, показана рядомъ съ исчисленною по нынѣ дѣйствующему тарифу платою.

	Разстоянія принятыя для расчетовъ въ верстахъ.									
	25	50	75	100	200	300	400	600	800	1000
СТОИМОСТЬ ПАССАЖИРСКИХЪ БИЛЕТОВЪ ВЪ РУБЛЯХЪ.										
III класса:										
Дѣйствующій тарифъ	0,31	0,62	0,94	1,25	2,50	3,75	5,00	7,50	10,00	12,50
15% Государственный сборъ . .	*0,05*	*0,09*	*0,14*	*0,19*	*0,38*	*0,57*	*0,75*	*1,13*	*1,50*	*1,90*
а) Итого.	0,36	0,71	1,08	1,44	2,88	4,32	5,75	8,63	11,50	14,40
Проектированный тарифъ.	0,31	0,61	0,90	1,18	2,23	3,23	4,23	6,13	7,83	9,33
15% Государственный сборъ. . .	*0,05*	*0,09*	*0,14*	*0,18*	*0,34*	*0,48*	*0,64*	*0,92*	*1,18*	*1,40*
б) Итого.	0,36	0,70	1,04	1,36	2,57	3,71	4,87	7,05	9,01	10,73
% пониженіе **б)** противъ **а)**	—	0,01	0,04	0,08	0,31	0,61	0,88	1,58	2,49	3,67
	—	1,4%	3,7%	5,6%	10,8%	14,1%	15,3%	18,3%	21,7%	25,5%
II класса:										
Дѣйствующій тарифъ.	0,56	1,13	1,69	2,25	4,50	6,75	9,00	13,50	18,00	22,50
25% Государственный сборъ. . .	*0,14*	*0,28*	*0,42*	*0,56*	*1,13*	*1,69*	*2,25*	*3,38*	*4,50*	*5,63*
а) Итого.	0,70	1,41	2,11	2,81	5,63	8,44	11,25	16,88	22,50	28,13
Проектированный тарифъ.	0,56	1,10	1,61	2,10	3,95	5,15	7,35	10,45	13,25	15,75
25% Государственный сборъ. . .	*0,14*	*0,28*	*0,40*	*0,53*	*0,99*	*1,29*	*1,84*	*2,61*	*3,31*	*3,94*
б) Итого.	0,70	1,38	2,01	2,63	4,94	6,44	9,19	13,06	16,56	19,69
% пониженіе **б)** противъ **а)**.	—	0,03	0,10	0,18	0,69	2,00	2,06	3,82	5,94	8,44
	—	2,1%	4,7%	6,4%	12,2%	13,6%	18,3%	22,6%	26,4%	30,0%
I класса:										
Дѣйствующій тарифъ.	0,75	1,50	2,25	3,00	6,00	9,00	12,00	18,00	24,00	30,00
25% Государственный сборъ. . .	*0,19*	*0,38*	*0,56*	*0,75*	*1,50*	*2,25*	*3,00*	*4,50*	*6,00*	*7,50*
а) Итого.	0,94	1,88	2,81	3,75	7,50	11,25	15,00	22,50	30,00	37,50
Проектированный тарифъ.	0,75	1,48	2,18	2,85	5,45	7,85	10,25	14,65	18,65	22,25
25% Государственный сборъ. . .	*0,19*	*0,37*	*0,55*	*0,71*	*1,36*	*1,96*	*2,56*	*3,66*	*4,66*	*5,56*
б) Итого.	0,94	1,85	2,73	3,56	6,81	9,81	12,81	18,31	23,31	27,81
% пониженіе **б)** противъ **а)**.	—	0,03	0,08	0,19	0,69	1,44	2,19	4,19	6,69	9,69
	—	1,6%	2,7%	5,0%	9,2%	12,8%	14,6%	18,6%	22,3%	25,8%

По этому проекту, нынѣ дѣйствующія ставки, съ увеличеніемъ разстояній, понижаются; maximum пониженія получается при протяженіи въ 1000 верстъ, выражаясь:

для III класса въ 25,5%
» II » » 30,0%
» I » » 25,8%

Такъ какъ пассажиры III кл. составляютъ главную статью дохода желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки пассажировъ вообще, то пониженія ставокъ этого класса сдѣланы изъ финансовыхъ соображеній съ особою осторожностью, почему пониженіе платы III класса лишь для болѣе значительныхъ протяженій отъ 300—400 верстъ достигаетъ приблизительно 13%, тогда какъ пониженіе ставокъ II и I кл., на томъ же протяженіи, равняется уже 15,3%; даже на 100 верстахъ протяженія % ихъ пониженія гораздо бо́льшій чѣмъ ставокъ III класса.

Проектъ ставокъ для почтовыхъ поѣздовъ.

Для **почтовыхъ поѣздовъ** пониженія должны бы быть производимы въ слѣдующихъ размѣрахъ:

			III кл.	II кл.	I кл.
отъ	1 до	100 верстъ	1,25	2,25	3,00
»	101 »	200 »	1,25	2,15	2,85
»	201 »	300 »	1,20	2,00	2,70
»	301 »	400 »	1,15	2,00	2,70
»	401 »	600 »	1,10	1,80	2,50
»	601 »	800 »	1,00	1,55	2,25
»	801 »	1000 »	0,90	1,25	1,95
	свыше	1000 »	0,70	0,90	1,45

Согласно этому образуются слѣдующія ступени платъ:

для III кл.

двѣ по 100 вер. безъ скидокъ
двѣ » 100 » по 0,05 коп. скидки
три » 200 » » 0,10 » »
свыше 1000 » » 0,20 » »

для II кл.

одна въ 100 вер. безъ скидокъ
одна » 100 » по 0,10 коп. скидки
двѣ » 100 » » 0,15 » »
двѣ » 100 » » 0,20 » »
двѣ » 100 » » 0,25 » »
двѣ » 100 » » 0,30 » »
свыше 1000 » » 0,35 » »

для I кл.

одна въ 100 вер. безъ скидокъ.
три » 100 » по 0,15 коп. скидки
двѣ » 100 » » 0,25 » »
двѣ » 100 » » 0,25 » »
двѣ » 100 » » 0,30 » »
свыше 1000 » » 0,50 » »

Въ почтовыхъ поѣздахъ за первыя 200 верстъ скидки для III класса не полагается, за слѣдующія 200 верстъ дѣлается скидка по 0,05 коп., за дальнѣйшія 200 верстъ по 0,10 коп., за разстоянія же свыше 1000 верстъ по 0,20 коп. съ версты.

Для II класса за первыя 100 верстъ скидки не дѣлается, за слѣдующія 100 верстъ—скидка по 0,10 к. и за каждыя дальнѣйшія 200 верстъ по 0,05 коп., а за растоянія свыше 1000 верстъ по 0,35 коп.

Для I-го класса за первыя 100 верстъ скидки не дѣлается, — за слѣдующія 300 верстъ — скидка по 0,15 коп.; за дальнѣйшія 400 вер. — по 0,25 коп.; далѣе за 200 вер. — по 0,30 коп. и за разстоянія свыше 1000 вер. — по 0,50 коп.

Въ приводимой ниже таблицѣ плата расчитана согласно этимъ указаніямъ:

	Разстоянія принятыя для расчетовъ въ верстахъ.							
	100	200	300	400	600	800	1000	1200
СТОИМОСТЬ ПАССАЖИРСКИХЪ БИЛЕТОВЪ ВЪ РУБЛЯХЪ.								
III класса:								
Дѣйствующій тарифъ.	1,25	2,50	3,75	5,00	7,50	10,00	12,50	15,00
15% Государственный сборъ. . . .	*0,19*	*0,38*	*0,57*	*0,75*	*1,13*	*1,50*	*1,90*	*2,25*
а) Итого.	1,44	2,88	4,32	5,75	8,63	11,50	14,40	17,25
Проектированный тарифъ.	1,25	2,50	3,70	4,85	7,05	9,05	10,85	12,25
15% Государственный сборъ. . . .	*0,19*	*0,38*	*0,56*	*0,73*	*1,06*	*1,36*	*1,63*	*1,84*
б) Итого.	1,44	2,88	4,26	5,58	8,11	10,41	12,48	14,09
% пониженіе **б)** противъ **а)**	—	—	0,06	0,17	0,52	1,09	1,92	3,06
	—	—	1,5%	3,0%	6,0%	9,5%	13,3%	18,2%
II класса:								
Дѣйствующій тарифъ.	2,25	4,50	6,75	9,00	13,50	18,00	22,50	27,00
25% Государственный сборъ. . . .	*0,56*	*1,13*	*1,69*	*2,25*	*3,38*	*4,50*	*5,63*	*6,75*
а) Итого.	2,81	5,63	8,44	11,25	16,88	22,50	28,13	33,75
Проектированный тарифъ.	2,25	4,40	6,40	8,40	12,00	15,10	17,60	19,40
25% Государственный сборъ. . . .	*0,56*	*1,10*	*1,60*	*2,10*	*3,00*	*3,78*	*4,40*	*4,85*
б) Итого.	2,81	5,50	8,00	10,50	15,00	18,88	22,00	24,25
% пониженіе **б)** противъ **а)**	—	0,13	0,44	0,75	1,88	3,62	6,13	9,50
	—	2,3%	5,2%	6,7%	11,1%	16,1%	21,7%	28,1%
I класса:								
Дѣйствующій тарифъ.	3,00	6,00	9,00	12,00	18,00	24,00	30,00	36,00
25% Государственный сборъ. . . .	*0,75*	*1,50*	*2,25*	*3,00*	*4,50*	*6,00*	*7,50*	*9,00*
а) Итого.	3,75	7,50	11,25	15,00	22,50	30,00	37,50	45,00
Проектированный тарифъ	3,00	5,85	8,55	11,25	16,25	20,75	24,65	26,10
25% Государственный сборъ. . . .	*0,75*	*1,46*	*2,14*	*2,81*	*4,06*	*5,19*	*6,16*	*6,53*
б) Итого.	3,75	7,31	10,69	14,06	20,31	25,94	30,81	32,63
% пониженіе **б)** противъ **а)**	—	0,19	0,56	0,94	2,19	4,06	6,69	12,37
	—	2,5%	5,0%	6,3%	9,7%	13,5%	17,8%	27,5%

Пониженіе показанныхъ въ этой таблицѣ платъ на протяженіи въ 1000 верстъ достигаетъ для III класса 13,3%; для II класса 21,7% и для I класса 17,8%. На среднихъ

протяженіяхъ въ 300—400 верстъ, пониженіе платы III класса достигаетъ 2%, а II и I классовъ — 6%.

При такого рода расчетѣ платъ, имѣлось въ виду для почтовыхъ поѣздовъ, въ составъ коихъ входятъ также и вагоны III класса, допустить пониженіе только на болѣе значительныхъ разстояніяхъ; между тѣмъ какъ для II класса предоставляются сравнительно бо́льшія пониженія, уже начиная съ разстоянія въ 600 верстъ.

Проектъ ставокъ для курьерскихъ поѣздовъ.

Плата для **курьерскихъ поѣздовъ**, согласно вышеизложеннымъ предположеніямъ, могла бы быть исчислена на основаніи, увеличенныхъ на 33 1/3%, ставокъ почтоваго поѣзда, съ прибавленіемъ 25% государственнаго сбора.

Ставки для исчисленія платы за проѣздъ въ курьерскихъ поѣздахъ слѣдующія:

	Разстоянія принятыя для расчетовъ въ верстахъ.						
	100	200	300	400	600	800	1000
СТОИМОСТЬ ПАССАЖИРСКИХЪ БИЛЕТОВЪ ВЪ РУБЛЯХЪ.							
II класса:							
Дѣйствующій тарифъ (уставный 2,25+20%) .	2,70	5,40	8,10	10,80	16,20	21,60	27,00
25% Государственнаго сбора . . .	*0,68*	*1,35*	*2,03*	*2,20*	*4,05*	*5,40*	*6,75*
а) Итого . . .	3,38	6,75	10,13	13,00	20,25	27,00	33,75
Проектированный тарифъ	3,00	5,87	8,53	11,20	16,00	20,13	23,47
25% Государственнаго сбора . . .	*0,75*	*1,47*	*2,16*	*2,80*	*4,00*	*5,03*	*5,87*
б) Итого	3,75	7,34	10,69	14,00	20,00	25,16	29,34
% пониженіе или повышеніе **б)** противъ **а)** .	+ 0,17 + 5,0%	+ 0,59 + 8,7%	+ 0,16 + 1,5%	+ 1,00 + 7,7%	— 0,25 — 1,2%	— 1,84 — 7,3%	— 4,41 — 15,0%
I класса:							
Дѣйствующій тарифъ (уставный 3,00+20%) .	3,60	7,20	10,80	14,40	21,60	28,80	36,00
25% Государственнаго сбора . . .	*0,90*	*1,80*	*2,70*	*3,60*	*5,40*	*7,20*	*9,00*
а) Итого	4,50	9,00	13,50	18,00	27,00	36,00	45,00
Проектированный тарифъ	4,00	7,80	11,40	15,00	21,67	27,67	32,87
25% Государственнаго сбора . . .	*1,00*	*1,95*	*2,85*	*3,75*	*5,42*	*6,92*	*8,22*
б) Итого	5,00	9,75	14,25	18,75	27,09	34,59	41,09
% пониженіе или повышеніе **б)** противъ **а)** .	+ 0,50 + 11,0%	+ 0,75 + 8,3%	+ 0,55 + 4,1%	+ 0,75 + 4,2%	+ 0,09 + 3,3%	— 1,41 — 4,1%	— 3,91 — 9,5%

Такимъ образомъ, плата за проѣздъ въ курьерскихъ поѣздахъ только на разстояніи до 600 верстъ выше чѣмъ уставные 20% дѣйствующаго тарифа; на протяженіи въ 600 верстъ — равна 20%. На протяженіяхъ: въ 800 вер. для II кл. на 7,3%, для I кл. на 4,1%; въ 1000 верстъ для II кл. 15%, для I кл. на 9,5%; въ 1200 верстъ — для I и II классовъ на 24-25%— ниже дѣйствующаго тарифа.

Итакъ, проектируемыя ставки пассажирскаго тарифа по протяженіямъ, роду поѣздовъ и классамъ вагоновъ, съ прибавленіемъ государственнаго сбора, были бы слѣдующія:

Родъ поѣздовъ и классъ вагоновъ.		100	200	300	400	600	800	1000	1200
			В	Е	Р	С	Т	Ъ	
III класса	Пассажирскаго	1,36	2,57	3,71	4,87	7,05	9,01	10,73	12,11
	Почтоваго	1,44	2,88	4,26	5,58	8,11	10,41	12,48	14,09
II класса	Пассажирскаго	2,63	4,94	6,44	9,19	13,06	16,56	19,69	22,19
	Почтоваго	2,81	5,50	8,00	10,50	15,00	18,88	22,00	24,25
	Курьерскаго	3,75	7,34	10,69	14,00	20,00	25,16	29,34	32,34
I класса	Пассажирскаго	3,56	6,81	9,81	12,81	18,31	23,31	27,81	31,31
	Почтоваго	3,75	7,31	10,69	14,06	20,31	25,94	30,81	32,63
	Курьерскаго	5,00	9,75	14,25	18,75	27,09	34,59	41,09	43,50

Предлагаемыя разницы платъ для разныхъ поѣздовъ должны, по моему мнѣнію, удовлетворить требованіямъ публики и вполнѣ соотвѣтствовать эксплоатаціоннымъ расходамъ желѣзныхъ дорогъ.

Само собою разумѣется, я не хочу утверждать, что введеніемъ проектируемаго мною, или, выработаннаго на тѣхъ же основаніяхъ, инаго тарифа, будетъ вызвана массовая перевозка новыхъ пассажировъ, но вполнѣ убѣжденъ, что принципы этого тарифа правильны и надѣюсь, что, со введеніемъ его въ дѣйствіе, перевозка пассажировъ будетъ постепенно развиваться, въ особенности же, въ вагонахъ II класса.

Билеты круговыхъ путешествій.

Заграницею, повсемѣстно установлены билеты для круговыхъ путешествій. Для нашихъ значительныхъ желѣзнодорожныхъ протяженій такіе билеты какъ нельзя болѣе пригодны; будутъ ли при этомъ маршруты путешествій комбинироваться самими пас-

сажирами, или по усмотрѣнію желѣзныхъ дорогъ—безразлично. Установленіе такихъ путешествій по удешевленному тарифу, несомнѣнно, принесло бы значительную пользу нашимъ Кавказскимъ и другимъ минеральнымъ цѣлебнымъ источникамъ, а также морскимъ купаньямъ. Успѣхъ былъ бы еще бо́льшій, если бы желѣзнодорожныя общества, подобно тому, какъ это дѣлается въ Австріи, приняли на себя устройство въ такихъ мѣстностяхъ гостинницъ и прочихъ помѣщеній для публики, оставляя эксплоатацію таковыхъ или за собою, или же сдавая въ аренду, при условіи, однако, непосредственнаго за ними наблюденія администрацій жел. дорогъ.

Для круговыхъ путешествій, я полагалъ бы, въ зависимости отъ длины пути, установить для пассажирскихъ поѣздовъ нижеслѣдующія пониженія платъ и сроки годности билетовъ:
для путешествій на разстояніяхъ:

до 1000 вер.		30%	и срокъ годности	45	дней
отъ 2000	до 2500 в.	40%	» »	60	»
свыше	2500 »	50%	» »	90	»

съ предоставленіемъ владѣльцамъ этихъ билетовъ права на проѣздъ также въ почтовыхъ поѣздахъ. Въ видахъ же дальнѣйшихъ облегченій проѣзда семействъ, возможно было бы, по примѣру французскихъ желѣзныхъ дорогъ, при покупкѣ нѣсколькихъ билетовъ одновременно допустить дальнѣйшую скидку съ билетовъ для втораго, третьяго и т. д. лица въ размѣрѣ 10%. На дѣтскіе билеты скидки тѣ же, что и на полные.

Билеты для круговыхъ пушествій, или лучше сказать билетныя книжки, должны быть сброшюрованы и на обложкѣ снабжаться подписью владѣльца. Хотя, конечно, такая подпись, сама по себѣ, особыхъ гарантій и не представляетъ, тѣмъ не менѣе можетъ оказать па публику нравственное вліяніе противъ возможныхъ злоупотребленій.

Продажа билетныхъ книжекъ должна производиться въ теченіе всего года и не только въ однѣхъ станціонныхъ пассажирскихъ кассахъ столицъ, но и въ другихъ болѣе или менѣе значительныхъ городахъ, расположенныхъ при желѣзныхъ дорогахъ и узловыхъ пунктахъ.

Равнымъ образомъ и установленіе абонементныхъ билетовъ для сообщенія столицъ и другихъ значительныхъ торговопромышленныхъ пунктовъ какъ между собою, такъ и съ окрестностями, было бы мѣрою полезною и для публики и для желѣзныхъ дорогъ, и оказало бы значительное вліяніе на оживленіе пассажирскаго движенія. Срокъ годности таковыхъ билетовъ могъ бы быть установленъ на 3, 6, 9 и 12 мѣсяцевъ; плата же расчитываться на 20 поѣздокъ въ мѣсяцъ, съ соотвѣтственною скидкою въ 15%, 25%, 35% и 50% со стоимости обыкновеннаго билета. Абонементные билеты.

Для сообщенія столицъ и городовъ съ дачными мѣстами, въ особенности въ лѣтнее время, слѣдовало бы, не устанавливая особыхъ для этой цѣли билетовъ съ обратнымъ путемъ, допустить пониженіе платы на 50%, за проѣздъ между двумя опредѣленными пунктами въ оба направленія, съ предоставленіемъ пассажирамъ права пріобрѣтать одновременно билеты на проѣздъ туда и обратно. Дачные билеты.

Такимъ образомъ, эти билеты были бы годны въ оба направленія между извѣстными станціями, причемъ maximum протяженія для столицъ можетъ быть назначенъ въ 150 верстъ, а для другихъ городовъ—сообразно съ мѣстными условіями.

Что касается багажа, то къ расчету платы за излишекъ противъ льготнаго его вѣса, на основаніяхъ, высказанныхъ мною во II отдѣлѣ настоящаго труда, нахожу вполнѣ правильнымъ примѣненіе къ нему градаціоннаго тарифа. Багажъ.

Но чтобы не затруднять багажной службы и отчетности усложненіемъ расчета причитающейся за провозъ багажа платы, полагалъ бы цѣлесообразнымъ, на протяженіяхъ до 400 верстъ, оставить нынѣ дѣйствующій тарифъ въ $^1/_8$ коп. съ пуда и версты, на протяженіяхъ же свыше 400 верстъ примѣнять тарифъ, установленный на перевозку грузовъ большой скорости въ $^1/_6$ коп. съ пуда и версты, со взиманіемъ 25% государственнаго сбора.

Конечно, въ отношеніи финансовыхъ результатовъ предлагаемой реформы, довольно трудно опредѣлить съ одной стороны степень увеличенія движенія и сборовъ, съ другой же—возможную Финансовые результаты.

въ первые годы введенія этой реформы недовыручку, а потому я воздерживаюсь отъ подобныхъ вычисленій по той простой причинѣ, что многія болѣе важныя пониженія товарныхъ тарифовъ были предприняты со стороны желѣзныхъ дорогъ въ видахъ привлеченія или новыхъ грузовъ, или же развитія уже существовавшихъ перевозокъ безъ помощи такого рода вычисленій, что не препятствовало, однако, достиженію благопріятныхъ результатовъ. Рискъ отъ пониженія пассажирскихъ тарифовъ, во всякомъ случаѣ, будетъ незначителенъ, въ чемъ можно убѣдиться изъ нижеслѣдующаго сопоставленія сборовъ съ пассажирскаго и товарнаго сообщеній.

Сравненіе % отношеній сборовъ по пассажир. и товарн. сообщеніямъ.

Согласно оффиціальнымъ статистическимъ даннымъ Министерства путей сообщенія, изъ общей суммы валоваго сбора русскихъ желѣзныхъ дорогъ приходилось:

	на пассаж. движ.;	на товаровъ движ.;	на прочія статьи.
въ 1883 г.	19,78%	77,76%	2,41%
» 1884 »	19,67%	77,74%	2,59%
» 1885 »	18,92%	78,84%	2,84%
» 1886 »	19,49%	78,10%	2,41%
» 1887 »	17,42%	80,37%	2,21%
» 1888 »	16,17%	79,84%	3,46%
» 1889 »	17,37%	78,58%	4,05%
» 1890 »	17,59%	78,50%	3,91%

На желѣзныхъ дорогахъ, находящихся въ непосредственномъ вѣденіи Казны процентное отношеніе между этими сборами, за тѣ же годы, еще незначительнѣе, а именно:

	съ пассажир. движ.	съ товари движ.	проч сборовъ.
въ 1883 г.	21,31%	75,17%	3,52%
„ 1884 „	20,21%	75,24%	4,55%
„ 1885 „	18,93%	78,63%	2,44%
„ 1886 „	18,90%	78,56%	2,54%
„ 1887 „	15,98%	80,80%	3,14%
„ 1888 „	15,91%	81,30%	2,79%
„ 1889 „	14,35%	83,61%	2,04%
„ 1890 „	14,39%	83,71%	1,90%

На нѣкоторыхъ отдѣльныхъ линіяхъ отношеніе сборовъ съ пассажирскаго сообщенія къ сборамъ отъ товарнаго сообщенія слѣдующее:

		1890 г.	1889 г.
На Екатерининской ж. д.		5,87%	5,92%
„ Ливенской ж. д.		7,02%	7,47%
„ Уральской ж. д.		12,54%	11,71%
„ Грязе-Цариц. ж. д.	I Отд.	5,89%	6,29%
	II „	6,52%	6,28%
	Донск.	3,16%	2,79%
„ Донецкой ж. д.		9,11%	9,76%
„ Либаво-Роменской ж. д.		10,87%	10,48%
„ Орловско-Грязской ж. д.		6,92%	6,29%
„ Орловско-Витебской ж. д.		6,86%	7,95%

Изъ этого сопоставленія процентнаго отношенія сборовъ явствуетъ, что пассажирское сообщеніе даетъ въ результатѣ сборы, которые изъ года въ годъ постепенно уменьшаются, что имѣетъ мѣсто въ особенности на Казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, каковое обстоятельство приводитъ къ заключенію, что при значительныхъ неокупающихся расходахъ и у насъ пассажирское сообщеніе существуетъ на счетъ товарнаго.

Упраздненіе вагоновъ I кл. въ пассаж. п. на нѣкоторыхъ дорогахъ.

Стремясь, путемъ проектируемыхъ реформъ, къ увеличенію сборовъ, нельзя въ то же время не позаботиться о сокращеніи нынѣ существующихъ непроизводительныхъ расходовъ.

Первымъ шагомъ въ этомъ направленіи можетъ считаться упраздненіе вагоновъ I класса въ пассажирскихъ поѣздахъ на тѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ, по статистическимъ свѣдѣніямъ, пассажирское движеніе въ вагонахъ этого класса весьма незначительно. Въ помѣщенной ниже таблицѣ перечислены дороги, на коихъ число пассажировъ перваго класса не достигаетъ даже 10 человѣкъ на версту.

Наименованіе дорогъ.	Разстояніе въ верстахъ.	Перевезено пассажировъ I кл.			
		въ 1889 г.		въ 1890 г.	
		Число пассажир.	На версту.	Число пассажир.	На версту.
Самаро-Уфимская . . . . . нынѣ Самаро-Златоустовская . . .	454 548	808	1,7	977	1,7
Полѣсскія	1414	2659	1,8	2790	1,9
Уральская	1016	2303	2,2	2317	2,2
Грязе-Царицынская	698	1653	2,3	1709	2,4
Ржево-Вяземская	116	306	2,6	308	2,6
Муромская	106	417	3,9	361	3,4
Ивангородо-Домбровская	452	2103	4,6	1772	3,9
Оренбургская	508	2378	4,6	2240	4,3
Екатерининская	451	2598	5,2	3589	7,3
Владикавказская	905	5280	5,8	4835	5,3
Динабурго-Витебская	244	1501	6,1	1468	6,0
Либаво-Роменская	1262	8212	6,5	7234	5,7
Новоторжская	127	870	7,0	724	5,7
Орловско-Витебская	488	3490	7,1	3299	6,7
Рыбинско-Бологовская	280	2069	7,3	1968	7,0
Сызрано-Вяземская, т. е. Ряжско-Вяземская 650, Ряжско-Моршанская 132 и Моршанско-Сызранская 498 верстъ . . .	1280	10453	8,1	9476	7,4
Тамбово-Саратовская	360	3056	8,4	3000	8,3
Орловско-Грязская	289	2472	8,5	2760	9,5
Козлово-Воронежско-Ростовская .	780	7062	9,0	7275	9,3

Изъ разсмотрѣнія данныхъ этой таблицы оказывается, что наименьшее число пассажировъ I класса—на Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогахъ (1,8 и 1,9 на версту); на Уральской желѣзной дорогѣ 2,2 на версту и на Самаро-Уфимской жел. дорогѣ 1,7 на версту.

В. В. Саловъ, въ своей статьѣ „о быстротѣ желѣзнодорожныхъ сообщеній", признавая полезнымъ вообще сократить число вагоновъ высшихъ классовъ на перечисленныхъ выше до-

рогахъ и указывая на расходы Полѣсскихъ дорогъ по передвиженію вагоновъ I класса, говоритъ:

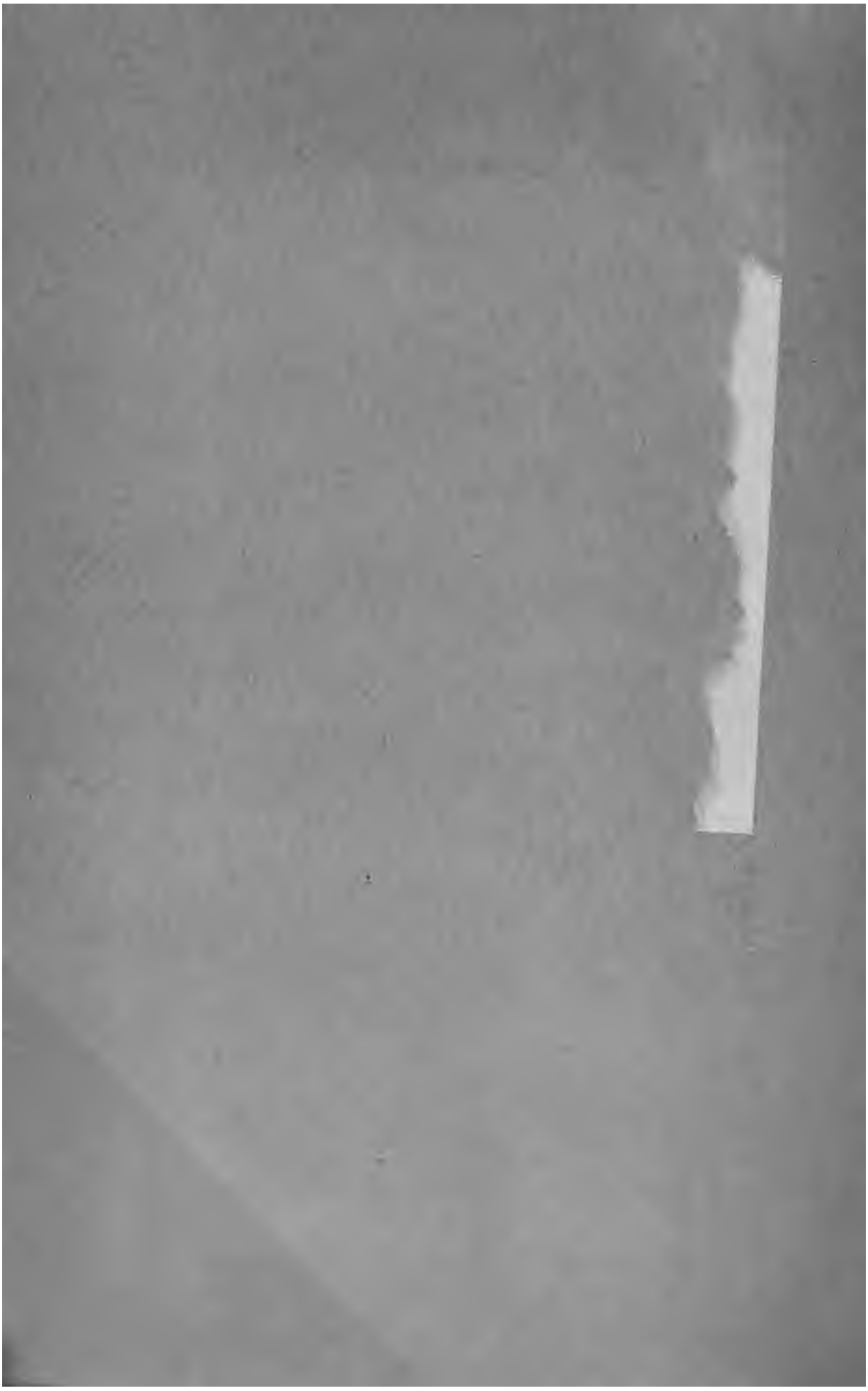
«Въ 1888 году, въ каждомъ пассажирскомъ и товаро-пассажирскомъ «поѣздѣ этихъ дорогъ находилось въ среднемъ 5,46 пассажирскихъ ваго- «новъ, предоставлявшихъ пассажирамъ: 11 мѣстъ I класса, 32 мѣста II кл. «и 149 мѣстъ III класса; на каждый же поѣздъ приходилось пассажировъ «(съ среднимъ пробѣгомъ въ 101 версту): I класса—0,9; II класса—11,6 «и III класса—188. Если расчитать число пассажировъ по ихъ пробѣгу «по всей сѣти Полѣсскихъ дорогъ (т. е. число пассажировъ на версту «протяженія Полѣсской сѣти), то таковое будетъ: пассижировъ I кл. 0,3; «II кл. 3,6 и III кл. 56,5. Такимъ образомъ, для перевозки менѣе одного «пассажира I класса, съ пробѣгомъ въ 100 верстъ, и менѣе 1/3 таковаго «пассажира по расчету пробѣга по всей сѣти, въ каждомъ изъ поѣздовъ «Полѣсскихъ дорогъ, перевозящихъ пассажировъ, возятся 11 пассажир- «скихъ мѣстъ I класса, что соотвѣтствуетъ болѣе чѣмъ двумъ третямъ «вагона. Если считать расходъ на перевозку этихъ двухъ третей вагона «всего въ 2 коп. съ версты пробѣга, то на 1.266,000 верстъ пробѣга (въ «1888 г.) пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, означенный «расходъ составитъ ежегодно свыше 25,000 рублей, не считая процентовъ «на стоимость вагоновъ».

Вопросъ же о степени возможности упраздненія на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ также и вагоновъ II класса, требуетъ спеціальнаго, всесторонняго изученія.

Хотя общее удешевленіе пассажирскихъ тарифовъ несомнѣнно желательно, тѣмъ не менѣе считаю необходимымъ сдѣлать, въ данномъ случаѣ, нѣкоторую оговорку.

Предлагая введеніе проектируемыхъ мною тарифовъ, я имѣю въ виду прежде всего желѣзныя дороги, отличающіяся особо слабымъ пассажирскимъ движеніемъ. Оставляя въ сторонѣ тѣ дороги, которыя, сознавъ несомнѣнную пользу пониженія тарифовъ, произведутъ таковое по собственной иниціативѣ, указываю на Казенныя желѣзныя дороги, представляющія, въ этомъ отношеніи, наиболѣе подготовленную почву для произведенія первыхъ опытовъ.

Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія, въ одинаковой мѣрѣ, озабоченныя какъ интересами народонаселенія и экономическимъ развитіемъ страны, такъ и увеличеніемъ доходности желѣзныхъ дорогъ, несомнѣнно, озаботятся, по мѣрѣ возможности и потребности въ томъ, введеніемъ этой реформы также и на прочихъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.



HE 2055 .P351
Reforma passazhirskikh tarifov
Stanford University Libraries
3 6105 041 786 141

Stanford University Library
Stanford, California

In order that others may use this book, please return it as soon as possible, but not later than the date due.